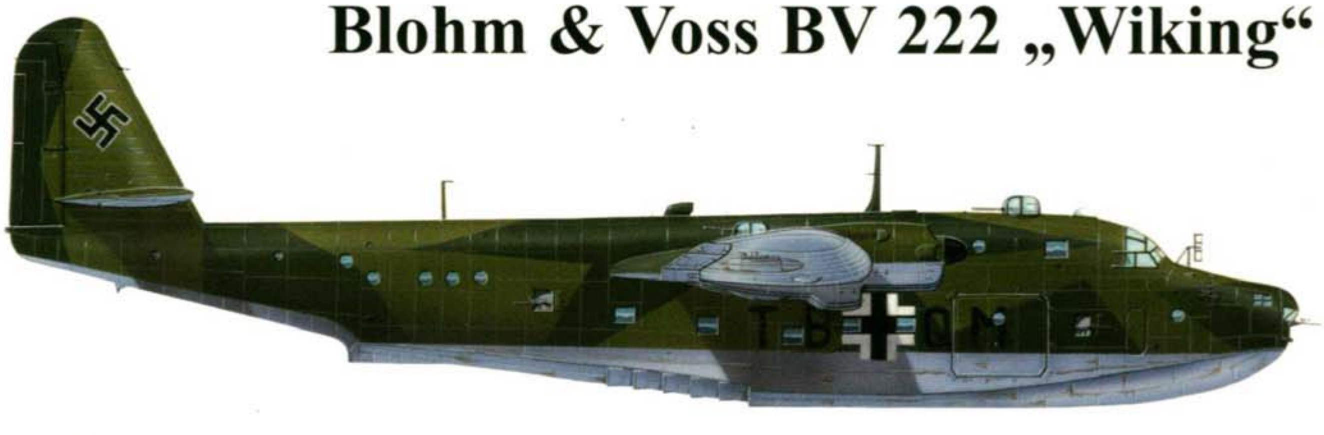
Preis: 11,20 Euro - Österreich: 12,30 Euro - Schweiz: 21,95 SFr - Italien: 14,60 Euro - Luxemburg: 12,90 Euro

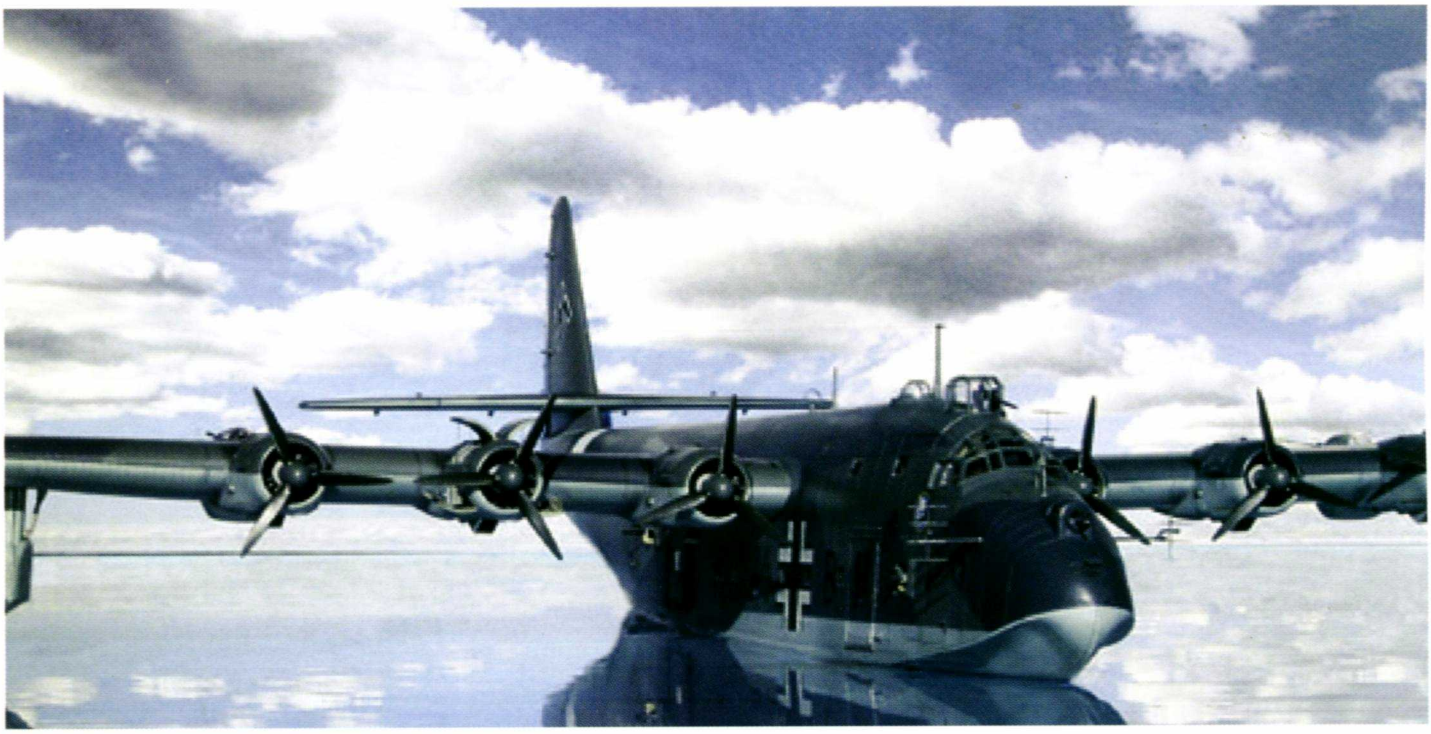
FLUGZEUG Profile

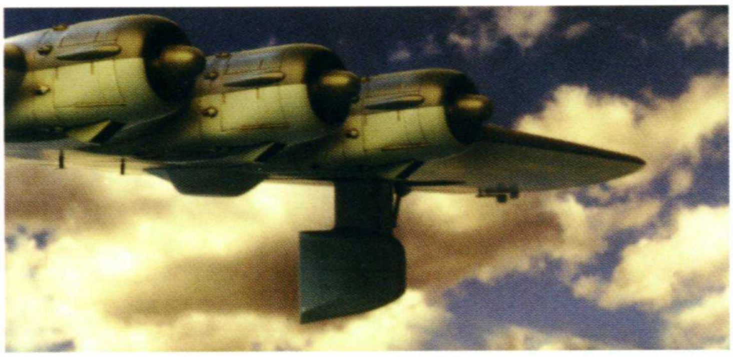
Blohm & Voss BV 222 „Wiking“



Das größte in Serie gebaute Flugboot der Luftwaffe
Technik und Einsatzgeschichte

40

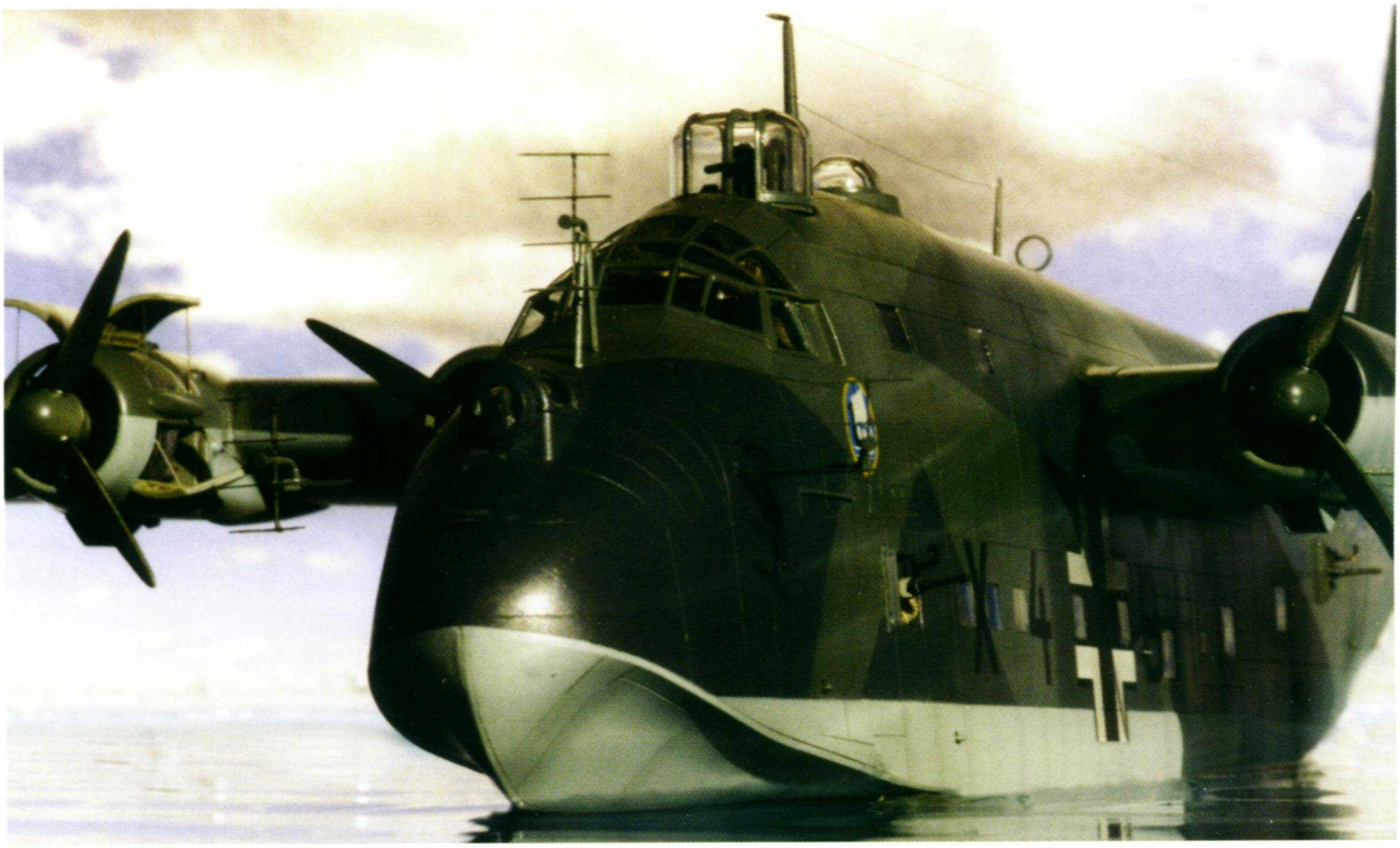


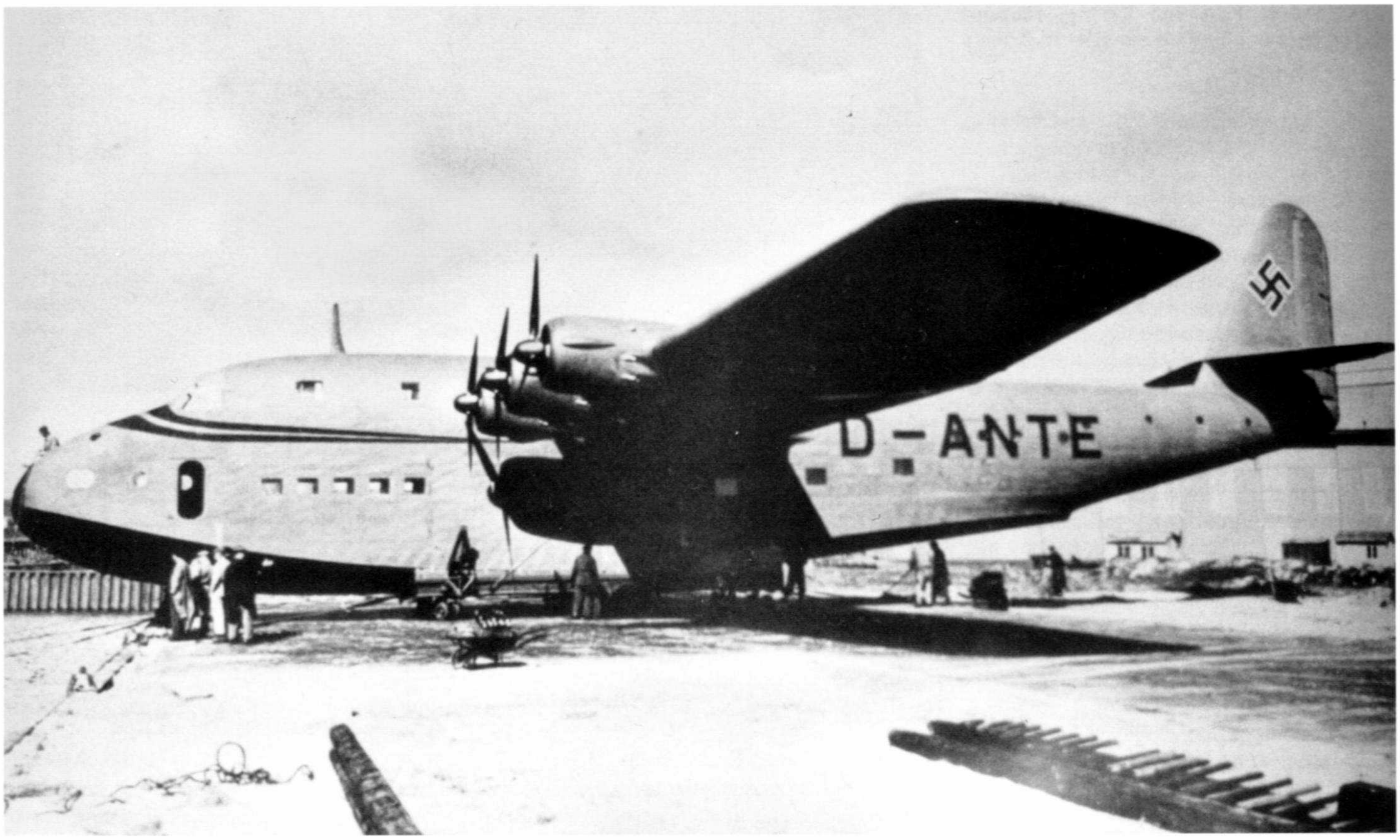


Wer eine Vorstellung haben möchte, wie dieses formschöne Flugboot in Farbe ausgesehen haben könnte, dem bleiben nur die phantastischen Modellfotos von Gerd Busse übrig, die an Realität und Detailtreue nicht mehr zu überbieten sind.

Links) Blick vom Cockpit aus auf die laufenden Motoren. Auch dieses Bild ist ein Modellfoto

Unten) Das REVELL-Modell ist als Basiskit ein Traum. Natürlich wurden - wie hier an der Antennenanlage - erhebliche Verfeinerungen durchgeführt. Weitere Detailgeheimnisse sind auf Seite 47 veröffentlicht.





Die Blohm & Voss Ha 222 wurde von der Deutschen Lufthansa als Passagierflugboot für die Nordatlantik-Route bestellt.

Blohm & Voss BV 222 „Wiking“

Von Rudolf Höfling

Einleitung

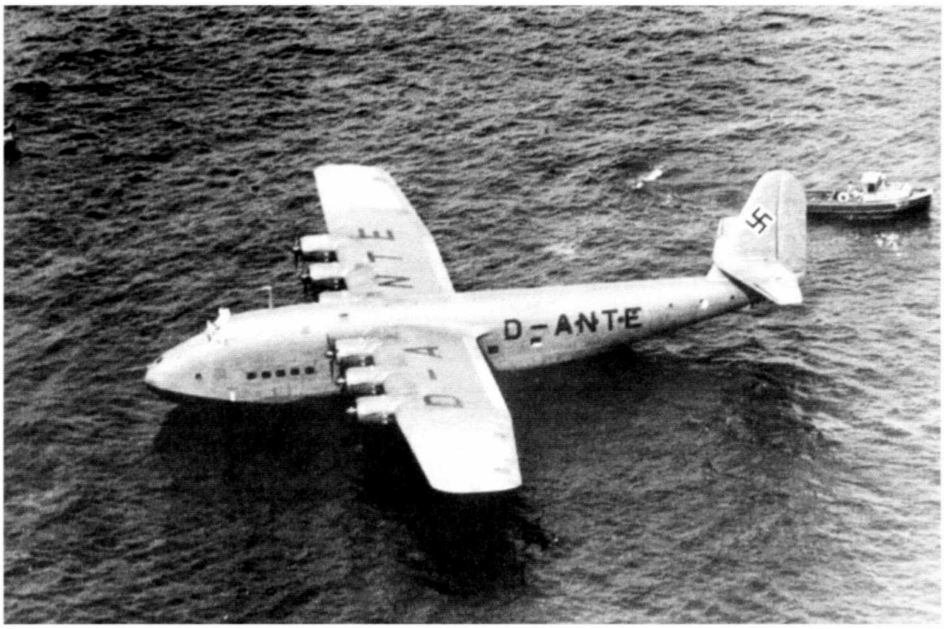
Den Grundstock für die erfolgreiche Entwicklung deutscher Flugboote bildeten in den 20er und 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts die Produkte der in Friedrichshafen am Bodensee ansässigen Dornier Metallbauten GmbH. Insbesonders mit dem Flugboot Dornier Wal und der außergewöhnlichen, zwölfmotorigen Dornier Do X eroberte sich das Unternehmen auch international eine exponierte Stellung auf diesem Spezialgebiet der Luftfahrt.

So war es kaum vorstellbar, daß ein Außenseiter in diese Domäne Dornier´s eindringen konnte und doch war es so. Die Hamburger Flugzeugbau GmbH, eine Tochtergesellschaft der bekannten Schiffswerft Blohm & Voss, machte dank ihres Chefkonstrukteurs Dr.-Ing. Richard Vogt ab Mitte der 1930er Jahre nach und nach der Dornier GmbH ihren Ruf streitig, der einzige Flugboot-Lieferant der Deutschen Lufthansa und der Luftwaffe zu sein. Neben der bewährten, dreimotorigen Blohm & Voss BV 138 sicherten sich die Hamburger Flugzeugbau GmbH und ihr Chefkonstrukteur Dr.-Ing. Richard Vogt mit zwei weiteren, außergewöhnlichen Entwürfen – der Blohm & Voss BV 222 Wiking und der Blohm & Voss Bv 238 – ihren Platz in der Geschichte der deutschen Seeflugzeug-Entwicklung. Diese beiden letzteren, sechsmotorigen Riesenflugboote verdanken ihre Entstehung völlig unterschiedlichen Pflichtenheften. Während die elegante Blohm & Voss BV 222 aufgrund einer Anforderung der Deutschen Lufthansa entstand, war die noch größere Blohm & Voss Bv 238 von Anfang an für eine rein militärische Verwendung bestimmt.

Die Hamburger Flugzeugbau GmbH (HFB) wurde im Juni 1933 von den Brüdern Rudolf und Walther Blohm, den Besitzern der ebenfalls in Hamburg ansässigen Werft Blohm & Voss gegründet. Angesichts einer weltweiten schwierigen, wirtschaftlichen Situation wollte sich das Unternehmen mit diesem neuen Produktionszweig ein zusätzliches Standbein schaffen, wobei man aufgrund der Machtergreifung durch die Nationalsozialisten in Deutschland Ende Januar 1933 mit staatlichen Aufträgen rechnete. Tatsächlich wurden schon bald Lizenzen für die Fertigung von Baugruppen der Flugzeugtypen Junkers W.34 und Ju 52/3m vergeben, was auch zu einem ersten Ausbau der Werksanlagen führte. Nach und nach folgten weitere Aufträge. Es sollte jedoch nicht beim Nachbau fremder Produkte bleiben, denn auch eigenen Entwicklungen wurde der nötige Platz eingeräumt.

Der erste Chefkonstrukteur der Firma war Reinhold Mewes, der von der Ernst Heinkel Flugzeugwerke GmbH kam und bei der Hamburger Flugzeugbau GmbH (HFB) den Schul-Doppeldecker Blohm & Voss Ha 135 entwickelte, der im Frühjahr 1934 erstmals flog. Die veraltete Stahlrohrbauweise des Rumpfes und die in Holz erstellten Tragflächen des Musters fanden aber wenig Beifall, so daß sich die Gebrüder Blohm bald nach einem neuen Technischen Leiter für ihr

Der Entwurf P.54 von Dr.-Ing. Richard Vogt führte schließlich zur Blohm & Voss BV 222.



Flugzeugwerk umsahen. Bereits nach kurzem Suchen wurde man fündig, denn Dr.-Ing. Richard Vogt schien der geeignete Mann für den ausgeschriebenen Posten zu sein. Vogt hatte im Ersten Weltkrieg als Flugzeugführer gedient und wurde im Kriegsjahr 1917 zum Zeppelin Flugzeugbau nach Lindau abkommandiert. Hier befaßte er sich erstmals mit der Entwicklung von Flugzeugen und lernte auch Claude Dornier kennen, der damals ein enger Mitarbeiter von Graf Ferdinand Adolf August Heinrich von Zeppelin war. Nach dem Krieg und verschiedenen anderen Tätigkeiten, warb ihn Dornier im Jahre 1922 für sein eigenes Flugzeugwerk an. Dort erhielt Dr.-Ing. Richard Vogt das Angebot nach Japan zu gehen, um vor Ort den Lizenzbau von Dornier-Flugzeugen zu überwachen. Aus dem anfänglich zeitlich befristeten Aufenthalt wurden letztlich zehn Jahre. Nach dem Abschluß seiner eigentlichen Tätigkeit bei der Kawasaki Dockyard Ltd. in Kobe führte er seine Arbeiten in Japan fort und entwickelte in Folge mehrere eigene Flugzeuge. Das Angebot von Blohm & Voss war für Richard Vogt aber so verlockend und lukrativ, daß er im Jahre 1934, nach seiner Rückkehr in die Heimat die angebotene Position als Chefkonstrukteur der Hamburger Flugzeugbau GmbH annahm. Damals ahnte wohl niemand, daß er sich im Flugbootbau einen weltweiten Ruf verschaffen würde. In den elf Jahren seiner Tätigkeit als Chefkonstrukteur entwarf Vogt insgesamt 13 Flugzeuge für Blohm & Voss.

Bei der ersten Flugboot-Entwicklung, der Blohm & Voss Ha 138 (später: Bv 138), mußte Vogt noch viel Lehrgeld zahlen. Erst nach umfangreichen Änderungen und einer damit verbundenen, langen Entwicklungszeit konnte das Flugboot in Dienst gestellt werden. Aber bereits sein zweiter Entwurf eines Flugbootes wurde sehr schnell ein Erfolg. Die Rede ist von der Blohm & Voss Ha 222, die zusammen mit der Bv 238 einen Höhepunkt der deutschen Flugboot-Entwicklung darstellte. An dieser Stelle ist zu erwähnen, daß im Jahre 1938 die ursprüngliche Tochterfirma, die Hamburger Flugzeugbau GmbH, in ihre Mutterfirma Blohm & Voss integriert wurde, so daß die Typenbezeichnung der dort entwickelten Flugzeuge von diesem Zeitpunkt an nicht mehr „Ha", sondern „Bv" lautete.

Die Deutsche Lufthansa beabsichtigte mit der Blohm & Voss Ha 222 einen Passagierdienst auf der lukrativen Nordatlantik-Route in die Vereinigten Staaten von Amerika einzurichten. Mit der Ha 222 präsentierte Richard Vogt nun ein Flugboot, welches in vielerlei Hinsicht neue Maßstäbe setzte. Dies galt nicht nur für dessen aero- und hydrodynamische Auslegung, sondern auch in der Steuerung des Riesen steckten zahlreiche neue Ideen.

Als das Flugboot im Jahre 1940 zu seinem Erstflug startete, war der Zweite Weltkrieg voll entbrannt. Die meisten Flugzeuge der deutschen Luftwaffe waren aber aufgrund eines Denkfehlers ihrer Entscheidungsträger nur für einen Einsatz auf kurzen und mittleren Strecken ausgelegt. Dies galt daher auch für die Transporter-Flotte, die hauptsächlich aus Flugzeugen des Typs Junkers Ju 52/3m bestand. Als zu Beginn des Krieges Großbritanniens Absicht bekannt wurde, den Norden Norwegens zu besetzen, um so wichtige Rohstoffquellen zu erobern, kam es zum ersten Langstreckeneinsatz der Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg. In Ermangelung geeigneter Flugzeuge mußte man dabei aber auf die wenigen, viermotorigen Passagierflugzeuge der Deutschen Lufthansa zurückgreifen. Deshalb kamen nun auch Junkers Ju 90, Focke Wulf Fw 200 und Dornier Do26 ebenso zum Einsatz, wie die völlig veraltete Junkers G.38, die Anfang der 1930er Jahre das größte Landflugzeug der Welt gewesen war. Es war daher abzusehen, daß auch die Blohm & Voss Bv 222 baldmöglichst als Fracht- und Truppentransporter für die Luftwaffe herangezogen werden würde. Aber auch die deutsche Kriegsmarine verlangte nach diesem Flugzeug mit großer Reichweite, um es als Fernaufklärer über den Atlantik einsetzen zu können.

Die deutsche Luftrüstung krankte Ende der 1930er Jahre an drei Dingen: erstens fehlte es an einer genügenden Anzahl von Fachkräften beim Flugzeugbau, zweitens waren bestimmte Rohstoffe nicht in ausreichender Menge vorhanden und drittens konnte die deutsche Motorenindustrie zu dieser Zeit noch keine leistungsfähigen Triebwerke in größerer Stückzahl liefern. Die genannten Mängel betrafen ganz besonders die Produktion von Großflugzeugen und somit auch jene der Blohm & Voss Bv 222. So kam es auch, daß die deutsche Luftwaffe ihre wenigen Langstreckenflugzeuge nicht schwerpunktmäßig einsetzen konnte, denn man mußte stets zwischen der Notwendigkeit von Transportern und Fernaufklärern abwägen. Dies führte im Endeffekt zu der Tatsache, daß in den kommenden Jahren des Krieges weder genügend Langstrecken-Transportflugzeuge noch eine ausreichende Anzahl von Langstrecken-Aufklärungsmitteln zur Verfügung standen. Auch die BV 222 bekam diesen Zwiespalt zu spüren. Anfänglich als unbewaffneter Transporter verwendet, übernahm sie später die Aufgaben eines Fernaufklärers, der zur Selbstverteidigung über zahlreiche Abwehrstände verfügte. Obwohl sich die Bv 222 auch in dieser neuen Rolle recht gut bewährte, wurden im Laufe der kommenden Kriegsjahre immer mehr Besatzungen mit ihren Flugbooten Opfer des, auf Grund der zunehmenden materiellen Überlegenheit der Alliierten immer härter werdenden Luftkrieges über Europa und Nordafrika.

Die vorgenannten Schwächen der deutschen Luftrüstung und die kriegsbedingte Verschiebung der Prioritäten zu einer verstärkten Produktion von Jagdflugzeugen, sowie die zahlreichen, alliierten Luftangriffe auf ihre Produktionsstätten in Norddeutschland führten dazu, daß nur insgesamt dreizehn Blohm & Voss Bv 222 „Wiking" fertiggestellt wurden. Über die Chancen dieses Musters als Zivilflugzeug kann man aber nur spekulieren. Sie dürften aber angesichts einer neuen Generation von Landflugzeugen, die in Form der Junkers Ju 90 und der Focke Wulf Fw 200 ab der zweiten Hälfte der 1930er Jahre zur Verfügung standen, nur begrenzt gewesen sein.

Ab der Mitte der 1930er Jahre entstand vor-

Das Trans-Ozean-Flugzeug-Projekt P.45 und seine Konkurrenz-Entwürfe

nehmlich in den USA und in Großbritannien ein Trend zu Großflugbooten für den zivilen Einsatz auf Überseestrecken. In den Vereinigten Staaten waren es die Firmen Boeing und Martin, welche für die amerikanische Fluggesellschaft Pan American Airways entsprechende Flugzeuge entwickelt hatten und die unter dem Begriff „Clipper“, vor allem im atlantischen und pazifischen Raum, zum Einsatz gelangten. In Großbritannien nahm die Short Brothers Ltd. eine führende Stelle im Flugbootbau ein. Neben ihrem bekanntesten, viermotorigen Militärflugboot des Zweiten Weltkrieges – der Short Sunderland – entwickelte das Unternehmen bereits etwa 10 Jahre davor eine Serie von Großflugbooten für den zivilen Gebrauch: die Short Empire-Klasse. Diese viermotorigen Flugboote bedienten hauptsächlich die Flugrouten der British Airways und der Imperial Airways nach Nordafrika und Indien. Ende des Jahres 1936 übergab die Deutsche Lufthansa eine Ausschreibung über ein Transatlantik-Flugboot für ihre eigenen Nordatlantik-Routen an die drei Flugzeughersteller Dornier, Heinkel und den Hamburger Flugzeugbau.

Dr.-Ing. Richard Vogt gehörte zu den findigsten, experimentierfreudigsten und innovativsten Flugzeugkonstrukteuren Deutschlands. Diesem Ruf wurde er auch beim Projekt seines sechsmotorigen Trans-Ozean-Flugzeuges gerecht, welches die Bezeichnung P.45 erhielt und dessen Beschreibung erhalten geblieben ist.

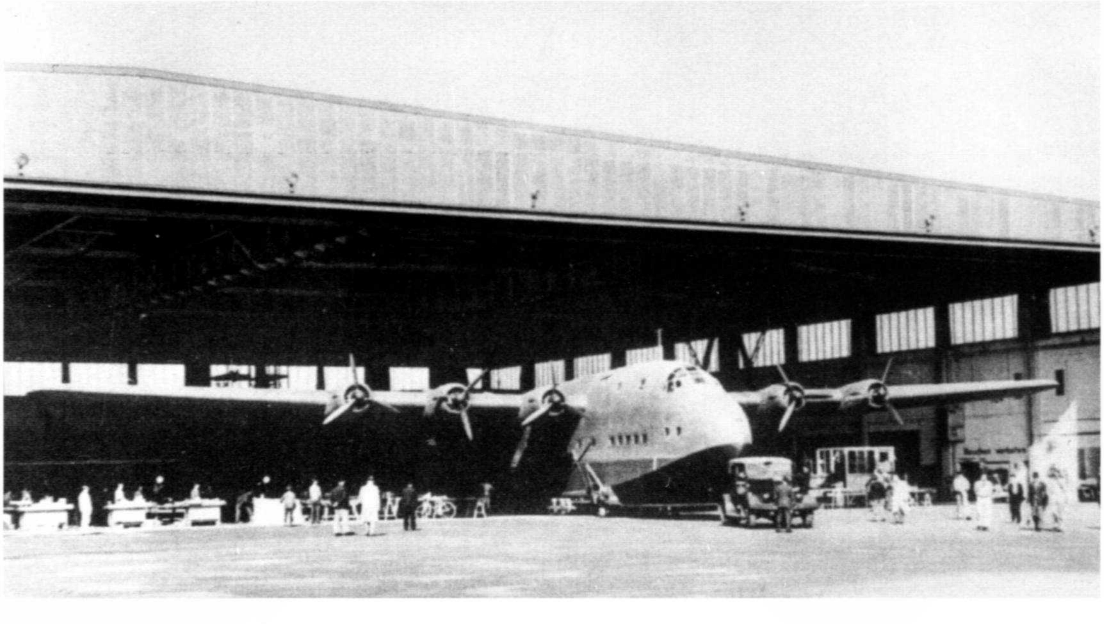
Das „Startboot“

Der wesentlichste Nachteil eines Flugbootes gegenüber einem Landflugzeug ist dessen „Bootsrumpf“, der aus der Sicht der Aerodynamik aufgrund seines großen Luftwiderstandes nicht befriedigt, da er wesentlich breiter als bei einem vergleichbaren Landflugzeug ausgeführt werden muß. Dr.-Ing. Richard Vogt stellte sich jedoch die Aufgabe, eine Lösung für dieses Problem zu finden. So entwickelte er den Gedanken des sogenannten „Startbootes“. Die Idee dabei war, daß ein nach optimalen aerodynamischen Gesichtspunkten konstruiertes Flugzeug auf diesem „Startboot“ liegen sollte, welches seinerseits wiederum optimale hydrodynamische Eigenschaften aufwies. Nach dem Erreichen der Startgeschwindigkeit des aufliegenden Flugzeuges war vorgesehen, daß eigene Lenker, welche die ganze Zeit über durch Federn oder Preßluft unter Spannung standen, das Flugzeug aus dem „Startboot“ hoben und dessen Startstrecke auf diese Weise stark verkürzt wurde. Alternativ zu dem „Startboot“ entwickelte Dr.-Ing. Richard Vogt noch ein zweites Boot, welches fest mit dem Rumpf des Flugzeuges verbunden werden konnte. Der Sinn dieser Maßnahme war es, nach Werkflügen oder Flügen von nur kurzer Dauer, auf das doch relativ aufwendige Aufsetzen des Flugbootes auf seinem „Startboot“ an Land, verzichten zu können.

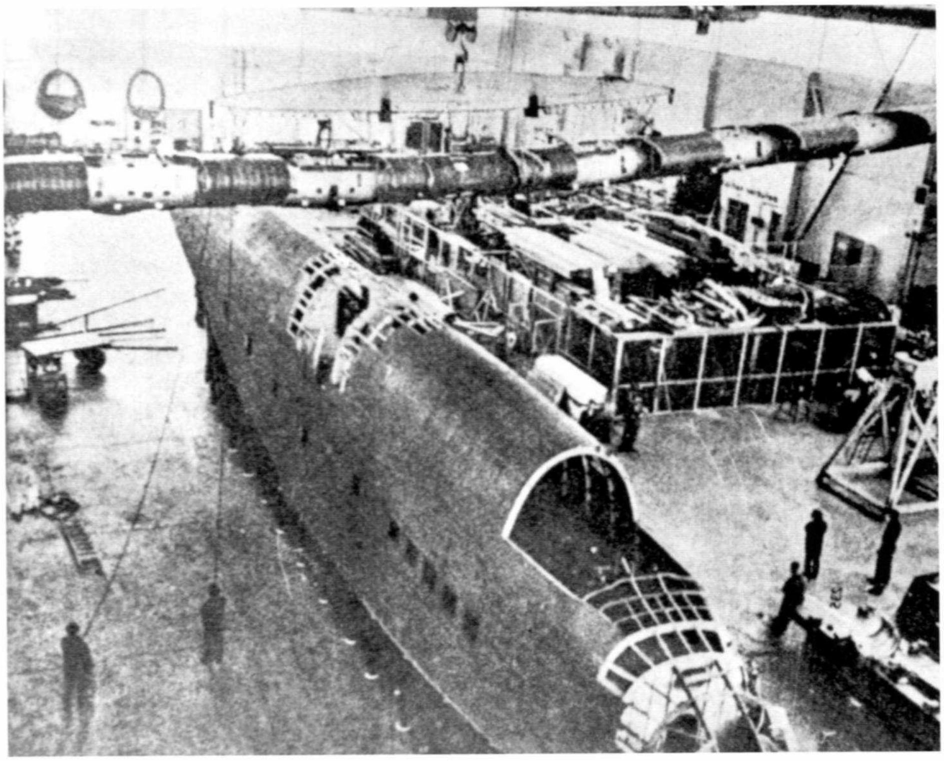
Das Projekt Blohm & Voss P.45

Das Projekt P.45 stammte aus dem Jahre 1937 und besaß einen flachen „Bootsboden“, da es mit Hilfe eines „Startbootes“ vom Wasser abheben sollte. Im Fluge glich das Projekt P.45 dann einem konventionellen Landflugzeug mit eingezogenem Radfahrwerk und besaß auch dessen Aerodynamik. Nach der Wasserung sollten dann geteilte, in den Tragflächen untergebrachte Stützschwimmer – ähnlich jenen, wie sie später bei der Blohm & Voss BV 222 realisiert wurden – das Flugboot auf dem Wasser stabilisieren. Als Antrieb waren sechs Junkers Jumo 205-Dieselmotoren mit einer Leistung von je 500 PS (368 kW) vorgesehen. Der Junkers Jumo 205-Schwerölmotor wurde in verschiedenen Versionen gebaut, welche bei seinen frühen Varianten mit einer Leistung von 500 PS begannen und bei dem Jumo 205 D, der in der Blohm & Voss BV 138 zum Einsatz kam, mit 880 PS endete. Die Motoren sollten während des Fluges über einen Kriechgang innerhalb des Rohrholmes der Tragflächen erreicht werden. Der „Rohrholm war eine besondere Holmbauweise und ein Merkmal der Blohm & Voss-Seeflugzeuge, welche von Dr.-Ing. Richard Vogt bevorzugt wurde. Durch die Form eines Rohres erhöhte der Rohrholm die Biege- und Torsionssteifigkeit von Trag- und Leitwersflächen. Außerdem fanden in solchen röhrenförmigen Holmen auch verschiedene Tanks Platz.

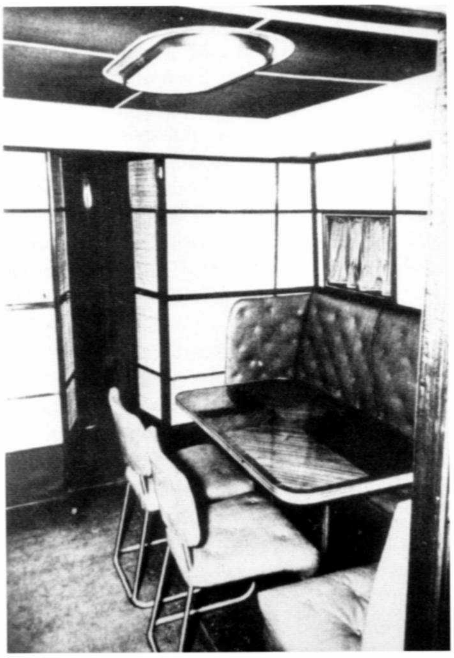
Doch nicht nur mit seinen errechneten, theoretischen Leistungen konnte der Entwurf überzeugen, sondern er sollte auch seinen Passagieren großen Komfort bieten. Der Rumpf mit seiner Breite zwischen 2,50 m und 2,60 m wurde in ein Ober- und ein Unterdeck unterteilt, wobei eine Treppe im Heck des Flugbootes die Verbindung zwischen den beiden Decks herstellte. Für den Langstreckenbetrieb war eine Inneneinrichtung für 24 Passagiere vorgesehen, denen neben bequemen Sesseln im unteren Deck, auch Betten im oberen Teil zur Verfügung standen. Die P.45 bot außerdem soviel Platz, daß neben einem 12 m^3 großen Frachtabteil auch Schlafräume und eine Toilette für die Besatzung vorhanden waren. Die Spannweite des Projektes P.45 entsprach mit 46 m jener der späteren Blohm & Voss Bv 222, ihre Länge betrug 33,30 m, die Höhe 6,60 und die Flügelfläche wurde mit 310 m^2 errechnet. Es war vorgesehen, daß das Projekt P.45 mit einem Leergewicht von 26.000 kg und einem maximalen Startge-



Am 19. September 1937 erteilte die Deutsche Lufthansa den Auftrag zum Bau von drei Exemplaren der Blohm & Voss BV 222 – im Bild der erste Prototyp.



Das Aufsetzen des Rohrholmes auf den Rumpf der BV 222 erfolgte mittels eines 12 ½ Tonnen-Krans. Der Rohrholm war ein Konstruktionscharakteristikum Richard Vogts.



Am 16. Juli 1940 besichtigten Angehörige der Deutschen Lufthansa die Attrappe der Blohm & Voss BV 222. Das Foto zeigt einen Teil der Inneneinrichtung der Zivilversion dieses Flugbootes.

wicht von 51.000 kg bei einer Reichweite von 8000 km eine Höchstgeschwindigkeit von 410 km/h erreichen sollte.

Das Projekt Blohm & Voss P.54

Trotz aller Vorteile des Entwurfes von Dr.-Ing. Richard Vogt konnte sich die Deutsche Lufthansa jedoch nicht für sein Projekt P.45 erwärmen. Die Verwendung eines separaten „Startbootes“ bedingte nach der Auffassung der Verantwortlichen der Lufthansa eine sehr komplexe und teure Bodenorganisation, die speziell im Ausland nicht überall zur Verfügung stand bzw. nur schwer und kostenintensiv zu erstellen gewesen wäre. Dr.-Ing. Richard Vogt kehrte also wieder an sein Reißbrett zurück und entwickelte mit der P.54 ein neues, konventionelleres Flugboot, welches schließlich unter der Bezeichnung Blohm & Voss BV 222 zur Serienproduktion gelangte.

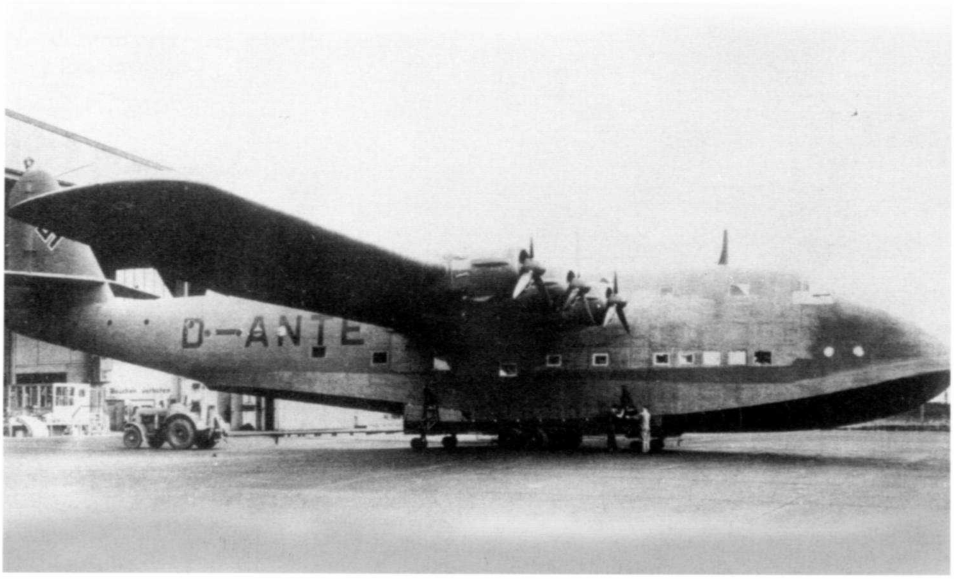
Das Projekt Dornier Do 20

Die Dornier Metallbauten G.m.b.H. reichte bereits im Jahre 1935, zwei Jahre vor dem Beginn des Blohm & Voss-Projektes P.45, ihr eigenes Projekt Dornier Do 20 ein. Dieser Entwurf lehnte sich stark an das „Flugschiff“ Dornier Do X des Jahres 1929 an. So gelangte zum Beispiel das typische Konstruktionsmerkmal der Dornier-Flugboote – der Stummelflügel – auch diesmal erneut zur Anwendung. Aber auch der gerade Tragflügel mit seinen runden Flächenenden und der „Bootsboden“ wurden bei der Dornier Do 20 ebenfalls nahezu unverändert von der Do X übernommen. Neu hingegen waren die Triebwerke dieses Flugbootes. Der Antrieb der Do 20 sollte durch acht Dieselmotoren (vermutlich Junkers Jumo 205) mit je 800 PS (588 kW) Leistung erfolgen, welche in der dicken Tragfläche der Dornier Do 20 vollständig untergebracht werden und paarweise über eine Fernwelle jeweils eine Luftschraube antreiben sollten. So entstand der Eindruck eines viermotorigen Flugbootes. Die Do 20 war für eine Reichweite von etwa 4000–5000 km ausgelegt. Auf Fernflügen sollten zwischen 12 und 16 Passagiere befördert werden, denen neben Schlafkabinen auch großzügig gestaltete Aufenthaltsräume zur Verfügung standen. Auf Kurzstrecken sah man hingegen eine andere Gestaltung der Innenräume vor, wodurch dann bis zu 60 Fluggäste Platz finden sollten.

Im Jahre 1936 wurde auf der Internationalen Luftfahrtausstellung in Stockholm ein Modell der Dornier Do 20 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Mit einer Spannweite von 49,00 m, einer Länge von 40,00 m, einer Höhe von 9,50 m und einer Flügelfläche von 450,00 m² entsprach die Do 20 in ihrer Größe ungefähr der Dornier Do X. Das Leergewicht der Dornier Do 20 sollte 29.500 kg und ihr Startgewicht 50.000 kg betragen. Die Reisegeschwindigkeit des Flugbootes konnte gegenüber der sechs Jahre älteren Dornier X von 175 km/h auf etwa 290 km/h angehoben werden. Dennoch entschied sich die Deutsche Lufthansa gegen dieses Projekt und zog den Entwurf P.54 der Hamburger Flugzeugbau G.m.b.H. vor.

Das Projekt Heinkel He 120

Das Flugboot Heinkel He 120, ein Schulterdecker mit Knickflügel aus dem Jahre 1938, wurde jahrelang als Konkurrenzmuster zur Blohm & Voss BV 222 angesehen. Wenn man jedoch die Leistungsdaten und die Größe dieser beiden „Konkurrenten“ vergleicht, sind diesbezüglich allerdings Zweifel angebracht. Die für den Nord- und Südatlantik konzipierte He 120 sollte durch vier Junkers Jumo 205-Dieselmotoren mit einer Leistung von je 800 PS (588 kW) angetrieben werden, die diesem Muster eine Reisegeschwindigkeit von 265 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 380 km/h verleihen sollten. Auch eine Reichweite von 6900 km wurde vom Hersteller garantiert. Je nach Einsatz des Flugbootes war eine Bestuhlung für bis zu 25 Passagiere vorgesehen. Mit der vorgenannten, im Vergleich zur BV 222 schwächeren Motoranlage und einem geringeren Leergewicht von 12.750 kg, sowie einem ebenfalls kleineren, maximalen Startgewicht von etwa 29.000 kg – einer Spannweite von 35,00 m, einer Länge von 28,00 m und einem Flügelfläche von 170,00 m² war das Projekt der kleineren Heinkel He 120 nicht mit der Blohm & Voss Bv 222 vergleichbar und kann somit auch nicht als direkte Konkurrenzentwicklung angesehen werden. Die Deutsche Lufthansa war an dem Flugzeug, dessen stromlinienförmiges Erscheinungsbild durch starre Stützschwimmer gestört wurde, allerdings ebenfalls interessiert und so kam es zum Bau einer 1:1 großen Attrappe. Aufgrund einer Anordnung des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) mußte aber die Ernst Heinkel Flugzeugwerke GmbH die weitere Entwicklung dieses Flugbootes im Jahre 1939 einstellen.



Aufgrund kriegsbedingter Verzögerungen erfolgte der „roll-out" der Blohm & Voss BV 222 mit der zivilen Kennung D-ANTE erst Ende August 1940.

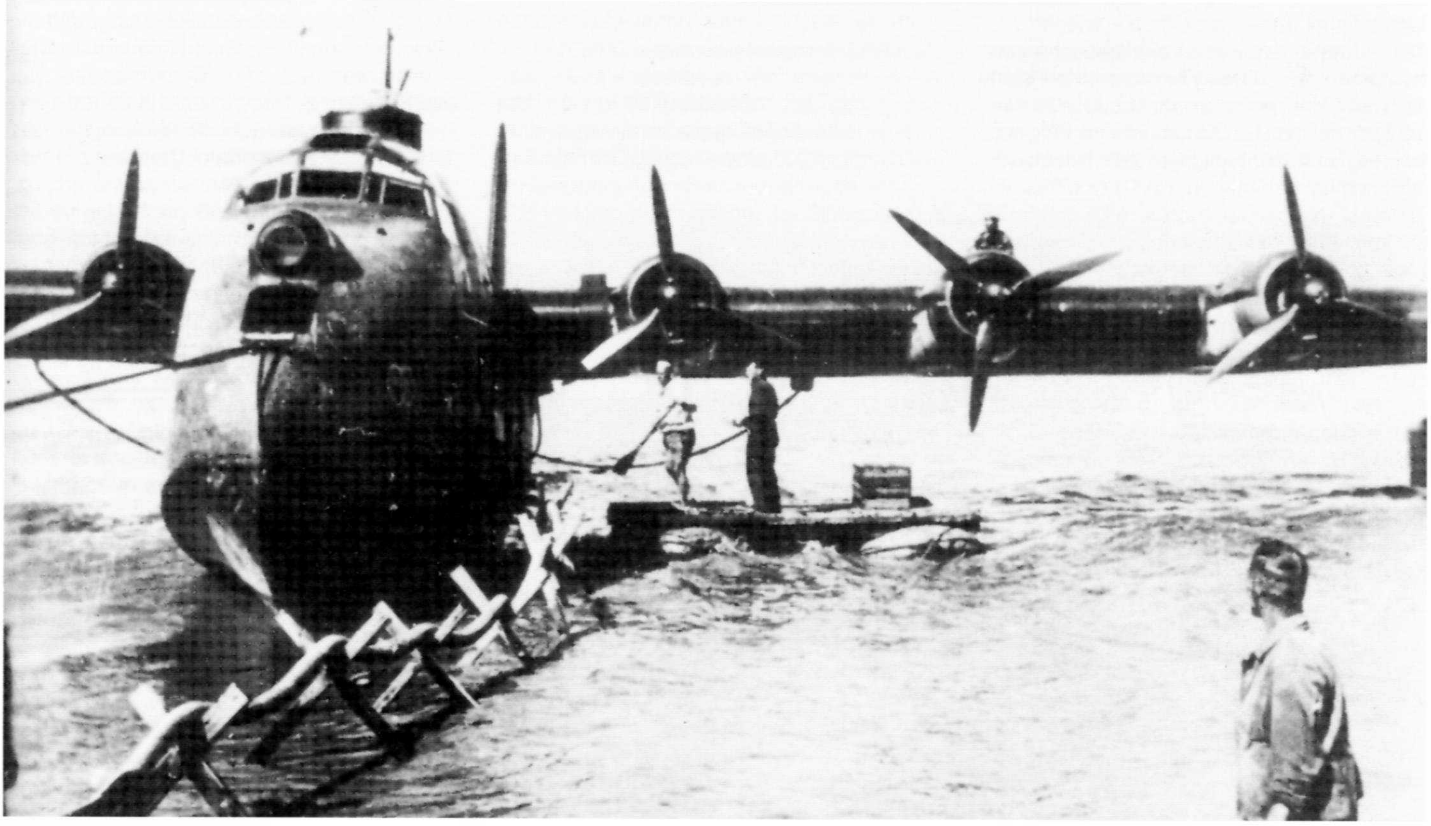
Das Projekt Heinkel He 220

Durch die Anordnung des RLM, die Entwicklung der Heinkel He 120 einzustellen, ließ sich Ernst Heinkel jedoch nicht davon abhalten, mit der nachfolgenden Heinkel He 220 ein weiteres Flugboot zu entwickeln, welches neben der Besatzung zwischen 32 und 48 Fluggäste befördern sollte und geteilte, einziehbare Stützschwimmer besaß. Wie auch die kleinere He 120, war die Heinkel He 220 ein Schulterdecker mit Knickflügel, dessen vier Triebwerke mit je 3500 PS (2572 kW) Leistung dem 70.000 kg schweren Flugboot eine Reisegeschwindigkeit von 430 km/h verleihen sollten. Als Reichweite für dieses Flugboot wurden maximal 8700 km angenommen. Wie nicht anders zu erwarten, blieb auch die He 220 nur ein Projekt auf dem Zeichentisch, denn es wurde vom Reichsluftfahrtministerium ebenfalls zugunsten der Blohm & Voss BV 222 abgelehnt. Auch ist es fraglich, wo Heinkel diese für Anfang der 1940er Jahre extrem leistungsstarken Triebwerke für seinen Flugbootentwurf hernehmen wollte.

Bevor nun die Geschichte der Blohm & Voss BV 222 aufgeblättert wird, noch einige Anmerkungen betreffend der Beschaffungspolitik im III. Reich:

Nach der Schaffung des Reichsluftfahrtministeriums im April 1934 nahm der staatliche Einfluß auf die Geschicke der deutschen Luftfahrtindustrie bis dahin nicht gekannte Ausmaße und Formen an. Der Aufbau neuer Fertigungsstätten gehörte ebenso zu den ersten dieser Maßnahmen, wie das Herausdrängen unliebsamer Persönlichkeiten aus den bestehenden Betrieben. Ein markantes Beispiel dafür sind Dr. Hugo Junkers sowie Ing. Heinrich Lübbe von der Arado Flugzeugwerke GmbH, die ihre Firmen auf Druck des RLM verlassen mußten. Der Einfluß des Reichsluftfahrtministeriums ging bereits soweit, daß ohne Zustimmung dieses Amtes überhaupt keine neuen Flugzeuge mehr gebaut werden durften. Auch die Deutsche Lufthansa konnte als staatliches Unternehmen daher nur mehr bedingt selbständige Entscheidungen treffen, zumal die Beschaffung und Entwicklung von neuem militärischen, aber auch von zivilem Fluggerät durch das Reichsluftfahrtministerium meist finanziert und daher auch kontrolliert wurde.

Die BV 222 wurde von der Lufthansa als Atlankikflugboot in Auftrag gegeben (Erstflug der V1 am 7.9.1940) Während des Kriegs diente das größte Seeflugzeug der Luftwaffe als Aufklärer und Transporter.

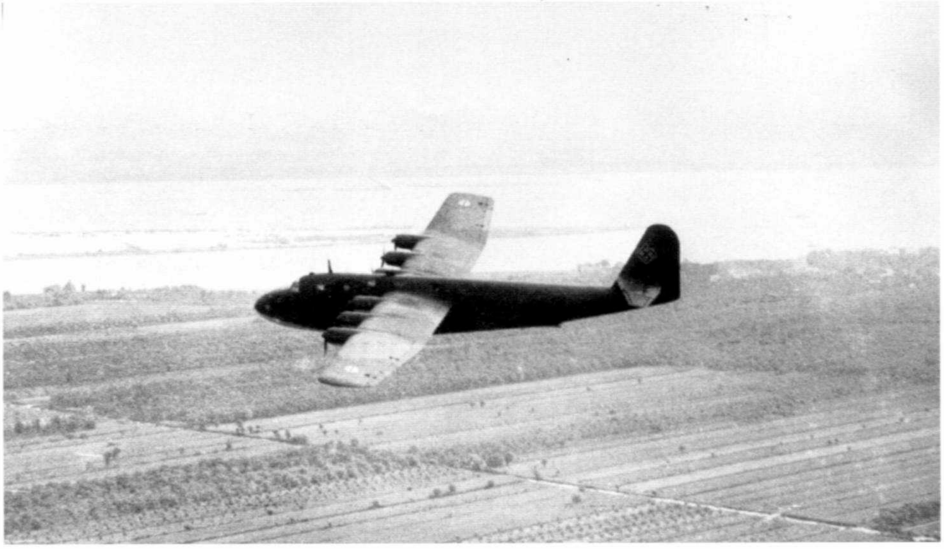


Das Flugboot Blohm & Voss BV 222 – die Anfänge

Im Reigen der großen nationalen Luftfahrtgesellschaften spielte die im Jahre 1926 gegründete Deutsche Lufthansa (deren Schreibweise war bis 1. April 1934: Luft Hansa) eine gewichtige Rolle. Es waren zahlreiche Pionierleistungen und Fernflüge, mit denen sich das Unternehmen in den 1920er und 1930er Jahren des letzten Jahrhunderts einen guten Ruf geschaffen hatte. Um jedoch im internationalen Wettbewerb bestehen zu können, reichte dies nicht aus. Die Einrichtung gewinnbringender Flugstrecken mußte im Vordergrund der Aktivitäten dieser Fluglinie stehen.

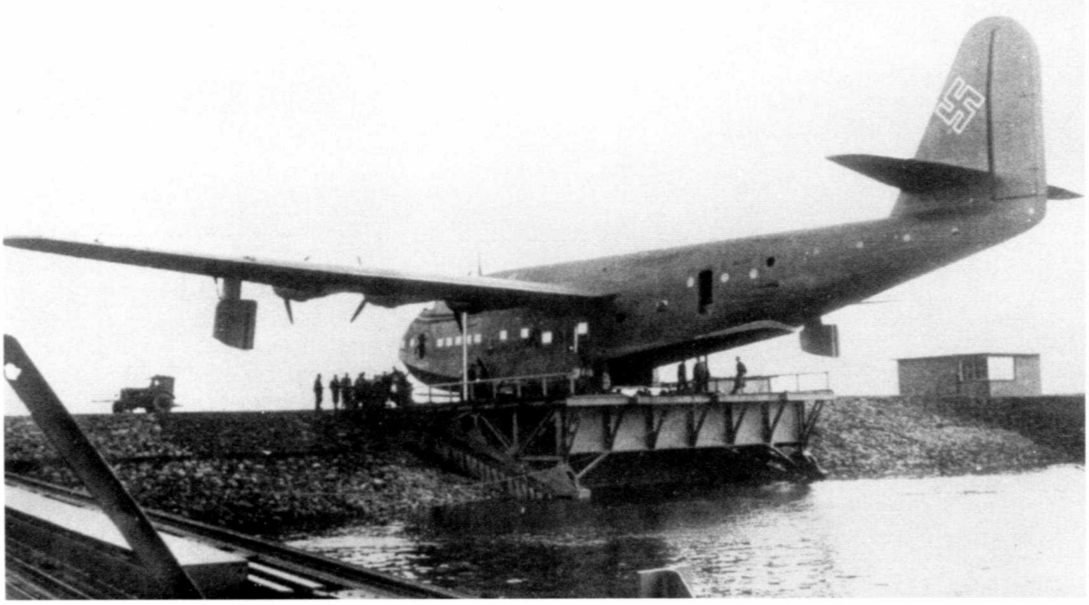
Mitte der 1930er Jahre steckte der weltweite Flugverkehr noch in den viel zitierten „Kinderschuhen“. Nur nach und nach konnte die Flugsicherheit verbessert und die Bodenorganisation ausgebaut werden. Die Vereinigten Staaten von Amerika, Großbritannien, Frankreich und auch Italien setzten daher beim Langstreckenflugzeug auf das Flugboot. Dessen großer Vorteil lag in der Möglichkeit, bei Störungen praktisch auf jedem Fluß, jedem See oder auf dem Meer landen bzw. wassern zu können. Deshalb benötigte ein Flugboot auch keine teuren, extra angelegten Start- und Landebahnen. Diesem damaligen, internationalen Trend folgend, forderte die Deutsche Lufthansa Ende des Jahres 1936 den Bau eines Langstrecken-Flugbootes, welches bevorzugt auf der Nordatlantik-Strecke zum Einsatz kommen sollte. Das neue Flugzeug mußte hohe Leistungen und großen Komfort miteinander vereinigen. Denn nur so konnte sich die Lufthansa gegen ihre amerikanischen, britischen, französischen und italienischen Konkurrenten behaupten, die ebenfalls einen Liniendienst nach Nordamerika anboten.

Die Forderungen, welche die Deutsche Lufthansa an dieses neue Flugzeugmuster stellte, waren klar umrissen. Mindestens 24 Passagiere sollten mit diesem neuen Flugboot bei Tag und 16 Fluggäste bei Nacht den Atlantik im „Ohne-Halt-Flug“ überqueren können und dabei einen Luxus genießen, der mit jenem der großen Zeppelin-Luftschiffe dieser Zeit vergleichbar war. Als Flugdauer über den Atlantik wurden 20 Stunden erwartet, sodaß die Reisegeschwindigkeit bei rund 330 km/h liegen mußte. Für dieselbe Strecke benötigte im Gegensatz dazu das deutsche Luftschiff LZ-129 „Hindenburg“ auf seiner schnellsten Fahrt von Lakehurst nach Frankfurt 42 Stunden und 53 Minuten. Nach der Übergabe ihres Forderungskataloges ließ die Lufthansa den Konstrukteuren bei der Konzipierung ihrer Entwürfe allerdings freie Hand. Es wurde jedoch verlangt, daß das Flugboot auch bei Ausfall eines Triebwerkes seinen Flug noch fortsetzen können müßte.

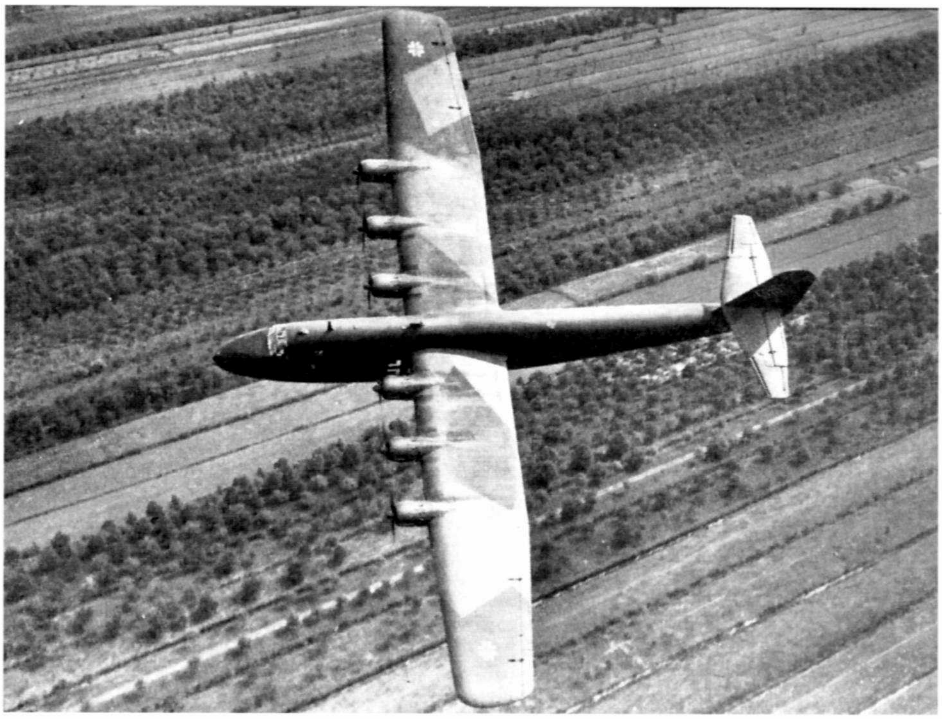


Im Verlauf der Erprobung erhielt die V1 den deutschen Tarnanstrich für Seeflugzeuge und die militärische Kennung CC+EQ.

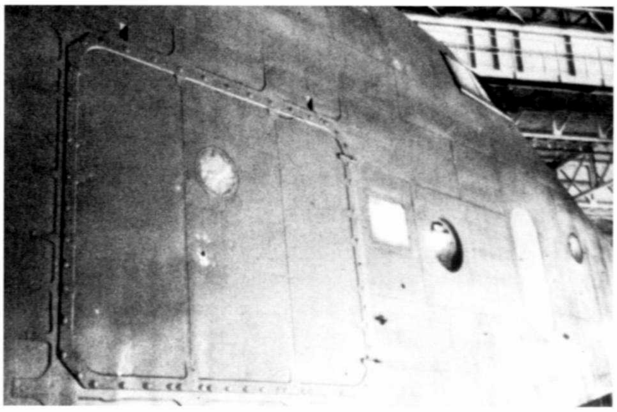
Nach Vorlage der ausführlichen Baubeschreibung des Projektes P.54 am 31. Mai 1937 erteilte die Deutsche Lufthansa am 19. September 1937 einen Auftrag über die Fertigung von drei Versuchsmustern unter der Typenbezeichnung Blohm & Voss Ha 222. Die Hamburger Flugzeugbau G.m.b.H. verfügte Mitte der 1930er Jahre über zwei Betriebsstätten, die in Wenzendorf und Steinwerder beheimatet waren. In Steinwerder befand sich die Endmontage der Seeflugzeuge Blohm & Voss Ha 138 und Ha 139. Es zeigte sich aber bald, daß die Lage dieses Werkes für die Erzeugung von Seeflugzeugen ungeeignet war. Die fertigen Maschinen mußten nämlich vom Werk in Steinwerder mittels eines Kranes auf einen Ponton oder auf das Bergungsschiff der Werft Blohm & Voss, die „B & V Kranich“, gehoben und dann zur Erprobung an die Elbe transportiert werden. Dies war ein sehr



Die Blohm & Voss BV 222 V1 auf ihrer Slipanlage.



Während der Transportflüge, welche die V1 durchführte, lief parallel dazu auch ihre Flugerprobung.



Um als Transportflugboot für die Luftwaffe eingesetzt werden zu können, erhielt die BV 222 V1 an Steuerbord ein 2,30 x 2,10 m großes Frachttor eingebaut.

umständliches Verfahren, so daß bereits zum Jahreswechsel 1935/36 Pläne für einen Neubau reiften, der unter dem Namen Entwicklungswerk Finkenwerder mit Land- und Wasserflughafen verwirklicht wurde. Die Arbeiten an diesem neuen Werk begannen Anfang des Jahres 1937 und waren im März 1940 abgeschlossen. Den Kern des neuen Werkes in Finkenwerder, einem Stadtteil im Westen Hamburgs, bildeten zwei je 9000 m^2 große Hallen, die über zwei Heißpunkte mit einer Tragkraft von 37.500 bzw. 50.000 kg verfügten. So war es möglich, auch schwere Flugboote auf einen Transportwagen zu heben. Eine Zugmaschine beförderte das Wasserflugzeug dann zum nahegelegenen Hafenbecken und hier übernahm sodann ein Turmkran die Aufgabe, das Flugboot aufs Wasser zu setzen. Der damals vorhandene Kran wies aber nicht die benötigte Tragkraft auf, so daß zunächst ein Turmkran des Hamburger Hafen-Lagerhauses angemietet werden mußte. Mit der Errichtung einer modernen Slipanlage wurde ein weiterer technischer Fortschritt erzielt. Ein elektrisch betriebener Schrägaufzug brachte das Flugboot mitsamt seinem Transportwagen (Slipwagen) ins Wasser. Diese Methode, ein Flugboot zu Wasser zu bringen, wurde bei einer Reihe von Marinestreitkräften bereits im Ersten Weltkrieg angewandt. Bei längeren Aufenthalten an Land wurde die BV 222 auf einen extra dafür entwickelten Dockwagen gesetzt.

Zum Finkenwerder Werk gehörte neben den Fertigungshallen auch ein großzügig gestaltetes Konstruktionsbüro mit angeschlossenen Räumlichkeiten für den Attrappenbau – der über eine Fläche von 1350 m^2 verfügte – sowie auch ein kleiner Windkanal.

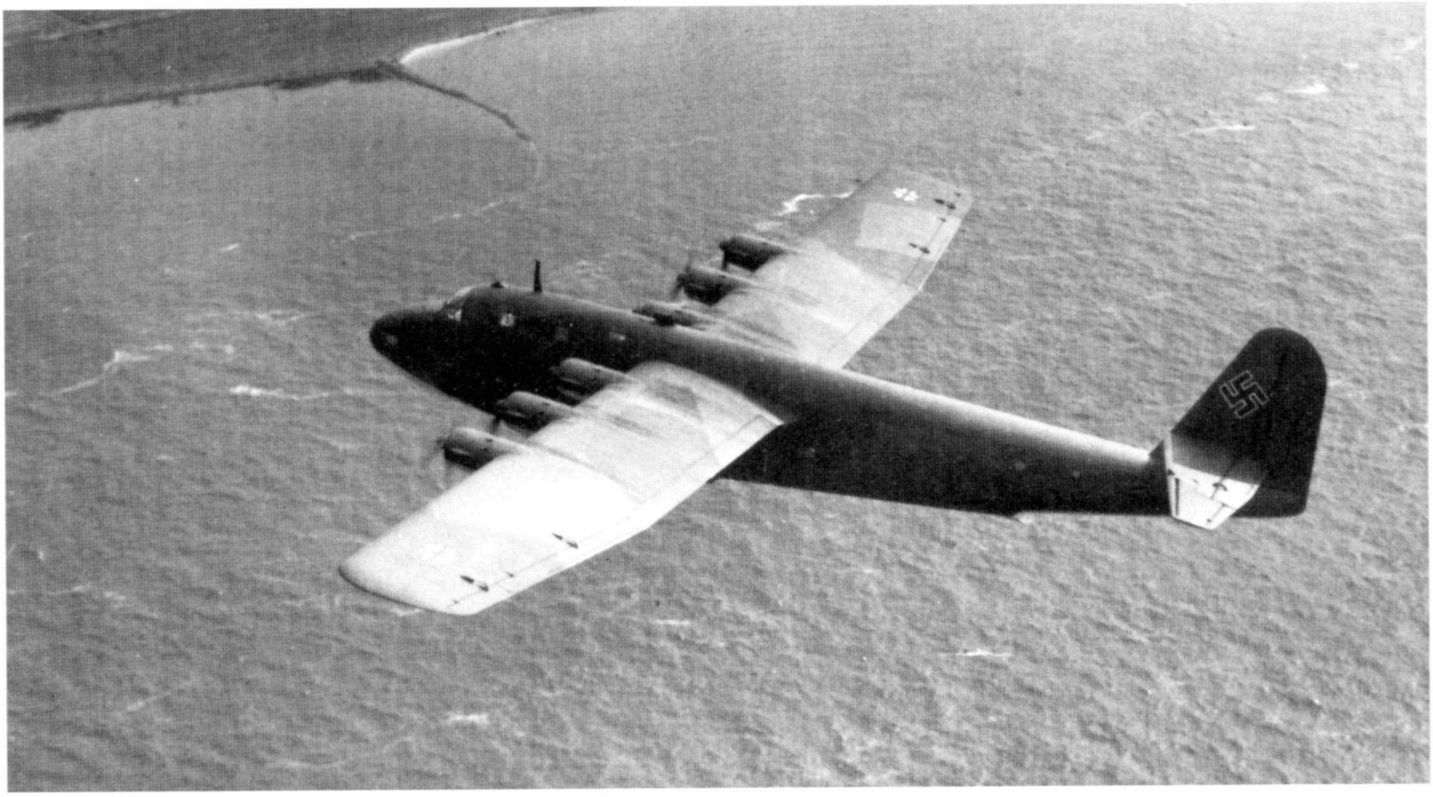
Die Entwicklung der Blohm & Voss Bv 222, welche im Januar 1938 begann, stellte für die Angehörigen des Finkenwerder Werks eine echte Herausforderung dar. Mit einer Spannweite von 46 m, einer Länge von 36,50 m und einem Abfluggewicht zwischen 46.000 und 49.000 kg zählten die Bv 222-Flugboote zu den damals größten und schwersten Flugzeugen der Welt. Dennoch gelang es diesem Unternehmen, welches zu dieser Zeit im deutschen Flugzeugbau noch eine untergeordnete Rolle spielte, das Bauprogramm zügig durchzuziehen.

Wenige Wochen nach dem Beginn der Konstruktionsarbeiten an der Bv 222 V1 begannen bereits die gleichen Arbeiten an der V2 und der V3. Im August 1938 wurde in Finkenwerder mit dem Bau des ersten Versuchsmusters begonnen und diese Arbeiten schritten bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 rasch voran.

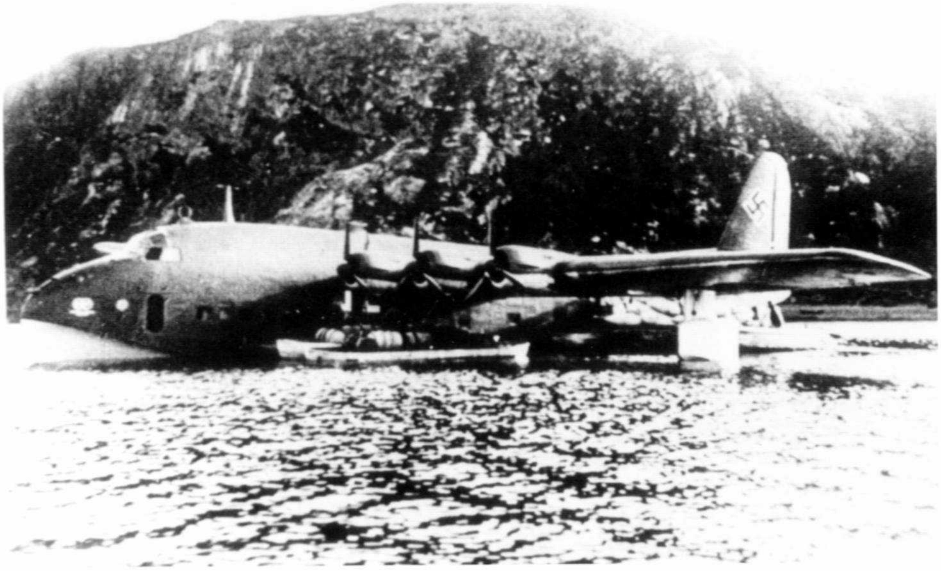
Für die Serienfertigung der Bv 222 entwikkelte Blohm & Voss ein neues Verfahren, die sogenannten „1:1 Urrisse". Hierbei handelte es sich um Tuschezeichnungen der Bauteile auf Transparentfolie in Originalgröße. Die teilweise metergroßen Zeichnungen ließen sich nicht nur in einer Pausanlage beliebig vervielfältigen, sondern auch direkt auf die zu bearbeitenden Bleche auftragen. Dr.-Ing. Richard Vogt verfolgte bei der Blohm & Voss BV 222 konsequent auch seine, von ihm entwickelte Konstruktionsphilosophie. Das bedeutete, daß das Flugboot einen hochbelasteten, schmalen Rumpf aufwies und die Stabilisierung auf dem Wasser durch Stützschwimmer, welche in diesem Fall geteilt und einziehbar waren, erfolgte. Der Tragflügel war gerade ausgeführt und die Rohrholmbauweise, die mit Erfolg bereits bei der dreimotorigen Blohm & Voss Ha 138, der viermotorigen Ha 139 und der zweimotorigen Ha 140 angewendet wurde, gelangte auch hier zur Ausführung. Innerhalb des Rohrholms fanden sechs Kraftstoffbehälter Platz. Ein auf den ersten Blick konventionelles Leitwerk und eine aus sechs luftgekühlten, je 1200 PS leistenden Bramo 323-R Fafnir 9-Zylinder-Sternmotoren bestehende Triebwerksanlage gehörten zu den weiteren Kennzeichen dieser Konstruktion. Ursprünglich war für die Blohm & Voss BV 222 V1 der Einbau von 1000 PS leistenden BMW 132H-Sternmotoren geplant.

Die Form und Gestaltung des Bootsbodens wurde in zahlreichen Schleppversuchen, die man im Wasserkanal des Instituts für Seeflugwesen der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) in Hamburg durchführte, ermittelt. Die aerodynamischen Untersuchungen hingegen fanden im Windkanal der DVL in Göttingen statt. Die Steuerung eines derart großen und schweren Flugzeuges bereitete besondere Probleme. Doch auch hier gelang es Dr.-Ing. Richard Vogt, eine Lösung zu finden. Das Seitenruder wurde über zwei Hilfsruder (Servoruder) – die sich an der Hinterkante befanden – betätigt. Der Flugzeugführer wirkte auf die Hilfsruder über Pedale ein. Das Höhenruder hatte Vogt mehrteilig ausgeführt. Innen lag das Höhenruder, in der Mitte das Zusatzruder und außen das Landeruder mit Hornausgleich. Das innere und das mittlere Ruder verfügte über je ein Hilfsruder. Der Antrieb des Landeruders erfolgte über Elektromotoren. Dank dieses Landeruders konnte auf eine Verstellung des gesamten Höhenleitwerkes zur Trimmung des Flugbootes verzichtet werden.

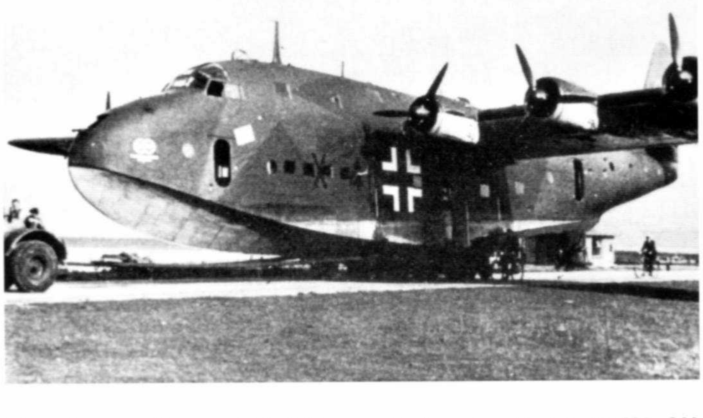
Zur Verhinderung von Strömungsabrissen diente eine feste Vorflügelspalte, welche



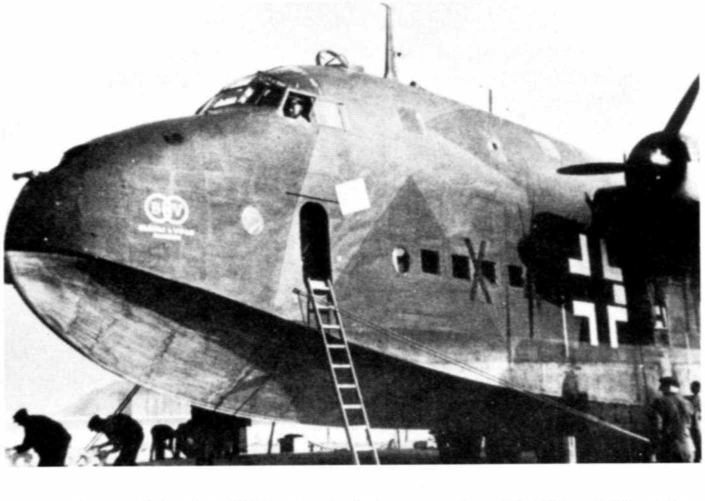
Die BV 222 V1 mit deutlich sichtbarem Tarnanstrichmuster bei einem Erprobungsflug über See.



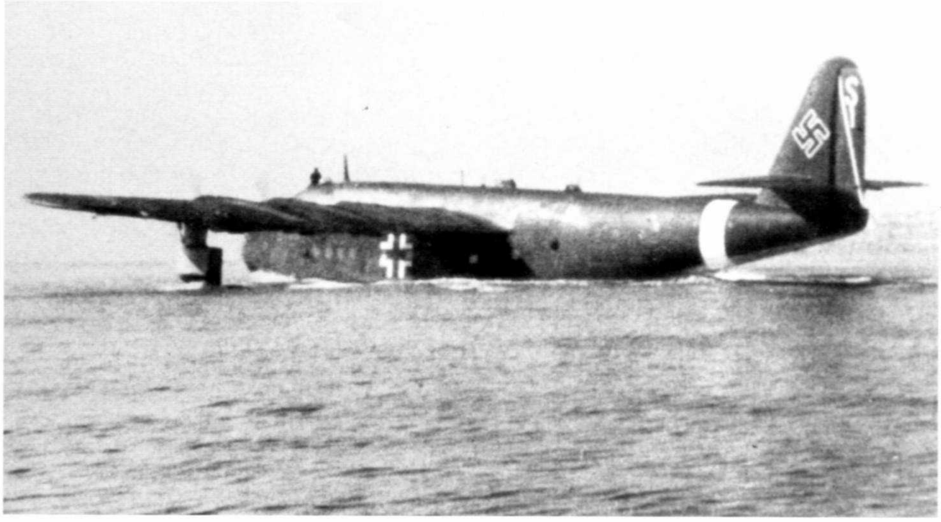
Die BV 222 V1 schlingerte beim „Rollen“ auf dem Wasser. Dieser Nachteil konnte auch bei den folgenden Flugbooten nie ganz behoben werden.



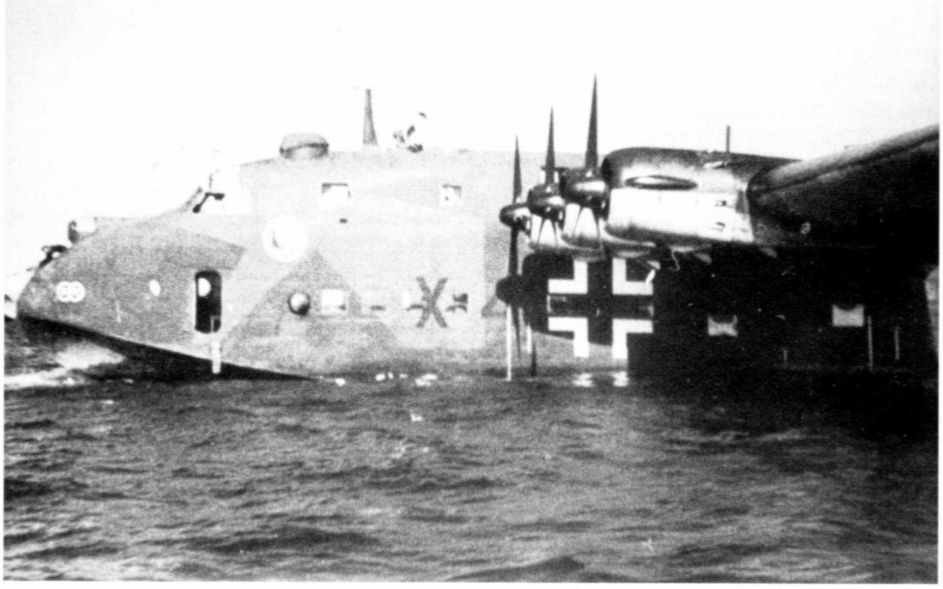
Die Blohm & Voss BV 222 V1 erhielt die neue Kennung X4+AH und ...



...wurde am 10. Mai 1942 der Lufttransportstaffel-See 222 zugeteilt.



Ein besonderes Kennzeichen aller Blohm & Voss BV 222 der LTS 222 war die weiße Kennzeichnung mit einem „S" und der Nummer des Prototyps auf dem Seitenleitwerk. Im Bild ist auf diese Weise die V1 als S 1 gekennzeichnet.



Eine BV 222 der Lufttransportstaffel-See 222, vermutlich die V1, in einem Mittelmeerhafen.

sich über etwa die Hälfte der Höhenrudervorderkante erstreckte. Diese Art der Steuerung war neu, doch auch hier legte Richard Vogt vorrangig auf Sicherheit wert. Das dritte Versuchsmuster des zweimotorigen Schwimmerflugzeuges Blohm & Voss Ha 140 (D-AMME) diente dabei für die Bv 222 als Erprobungsträger. Die Blohm & Voss Ha 140 entstand aufgrund einer Ausschreibung des Reichsluftfahrtministeriums für ein Hochsee-Mehrzweckflugzeug aus dem Jahre 1935, welches auch als Torpedo- und Bombenflugzeug eingesetzt werden sollte als zweimotoriges Schwimmerflugzeug ab dem September 1937. Nach dem Bau von drei Prototypen wurde die Weiterentwicklung der Blohm & Voss Ha 140 aber zugunsten der Heinkel He 115 eingestellt.

Eine Fläche von 2,25 m Höhe und 1,90 m Tiefe wurde mit neuer Ruderanlage vertikal auf den Rumpf des Flugzeuges gesetzt, so daß sich die Wirksamkeit dieses Steuerungssystems unter Flugbedingungen erproben ließ.

Parallel zur Fertigung des ersten Versuchsmusters hatte Blohm & Voss in Finkenwerder eine Holzattrappe der Bv 222 in Originalgröße erstellen lassen. Sie diente unter anderem auch zur Untersuchung der Innenausbauten, die durch eine Fotoserie dokumentiert wurden.

Am 16. Juli 1940 nahmen Angehörige der Deutschen Lufthansa diese Attrappe in Augenschein und verlangten einige Änderungen. Nachdem diese durchgeführt waren, gab die Fluggesellschaft am 7. August 1940 ihre Zustimmung zu der nun geänderten Innenausstattung des Flugbootes. Ein Einbau dieser Änderungswünsche der Lufthansa unterblieb jedoch, da zu dieser Zeit bereits allen Beteiligten klar war, daß die BV 222 nicht an die Lufthansa ausgeliefert werden würde, denn schließlich benötigte die Luftwaffe zu dieser Zeit kriegsbedingt dringend Transportraum.

Die bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges zügig voranschreitenden Arbeiten an der Bv 222 V1 verzögerten sich danach aber aufgrund der kriegsbedingten Priorität der Serienfertigung der Blohm & Voss Bv 138. Die Produktion der Bv 138 A-1 begann ab dem Ende des Jahres 1939 und wirkte sich auch durch den Abzug von Arbeitskräften negativ beim Bau des Bv 222-Prototyps aus. Dies waren die Hauptgründe, weshalb die Blohm & Voss Bv 222 V1 erst Ende August 1940, knapp ein Jahr nach Kriegsbeginn, fertiggestellt wurde. Deshalb stand nun aber die baldige Aufnahme der Flugerprobung an vorrangiger Stelle. Der Chefpilot von Blohm & Voss, Flugkapitän Helmut Wasa Rodig, startete nach gründlicher Vorbereitung am 7. September 1940 mit der Blohm & Voss Bv 222 V1 Werksnummer 222/365 (D-ANTE) auf der Elbe, nahe Finkenwerder, zu einem sechzehnminütigen Jungfernflug, der seine Erbauer jedoch nicht ganz zufrieden stellte. Das Flugzeug war im Geradeausflug instabil und auch schlingerte es beim „Rollen" auf dem Wasser. Die kommenden Monate bis zum Jahresende waren mit weiteren Versuchsflügen und Abänderungen des Flugzeuges ausgefüllt und im Dezember machte starke Eisbildung auf der Elbe dem Versuchsbetrieb ein Ende. Der gravierende Mangel an Großraum-Transportflugzeugen für Langstreckeneinsätze zwang die deutsche Luftwaffe dazu, auch die Blohm & Voss Bv 222 V1 baldmöglichst militärisch einzusetzen und so schlug man ein „Langstreckentransportflugprogramm" zwischen Hamburg und Kirkenes in Norwegen vor. Bei diesem speziellen Testprogramm wurde die weitere Erprobung der Bv 222 V1 auch gleich mit dringend benötigten Transportflügen für die Luftwaffe verbunden.

Berechnungen ergaben für die Entwicklung der Blohm & Voss Bv 222 einen Arbeitsaufwand von 270.000 Konstruktionsstunden, die mit knapp 1 Million Reichsmark zu Buche schlugen. Aus heutiger Sicht ist das allerdings eine geringe Summe. Für die später folgende Baureihe Bv 222 C stellte Blohm & Voss im Jahre 1943 dem Reichsluftfahrtministerium einen Stückpreis von knapp 1,2 Millionen Reichsmark in Rechnung. In dieser Rechnung blieben aber die vom Auftraggeber bereitgestellte Triebwerksanlage, die Waffeneinbauten und die übrige Ausrüstung unberücksichtigt. Ein komplett ausgerüstetes Flugboot der Baureihe C hingegen wurde mit 1,7 Millionen RM veranschlagt.

Das ursprünglich für zivile Dienste konzipierte Flugboot Blohm & Voss Bv 222 V1,

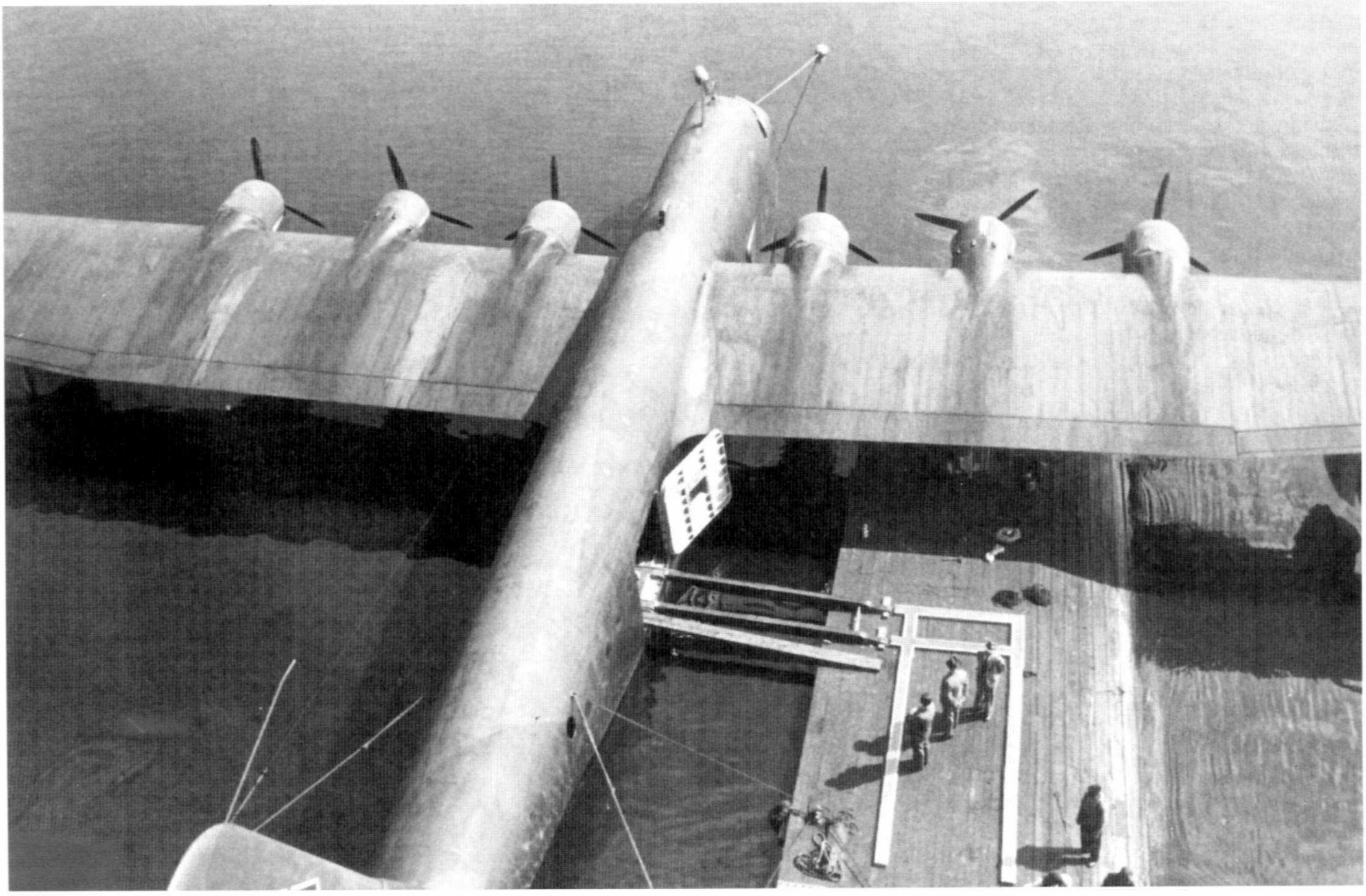
Die Blohm & Voss BV 222 „Wiking“ als Transporter im Kriegseinsatz

das am 7. September 1940 erstmals flog, ging – den Notwendigkeiten des Krieges folgend – bereits nach kurzer Zeit in den Fronteinsatz, der unter der Leitung von Flugkapitän Helmut Wasa Rodig, dem Werkspiloten von Blohm & Voss stand. Entgegen den Forderungen der deutschen Kriegsmarine, die das Flugboot als Fernaufklärer einsetzen wollte, wurde es anfangs ausschließlich für Transportaufgaben herangezogen. Im Frühjahr 1941 erfolgte zu diesem Zweck der Einbau eines 2,30 x 2,10 m großen Frachttores an der Steuerbordseite (rechts) des Flugbootes und ein Tarnanstrich wurde auf der Ober- und Unterseite aufgebracht. Der Tarnanstrich der deutschen Seeflugzeuge setzte sich aus den drei Grundfarben RLM 72 (Grün), RLM 73 (Grün) und RLM 65 (Hellblau) zusammen. Im Gegensatz dazu verwendete die Luftwaffe anfangs einen, aus RLM 70 (Schwarzgrün), RLM 71 (Dunkelgrün) und RLM 65 (Hellblau) bestehenden Anstrich.

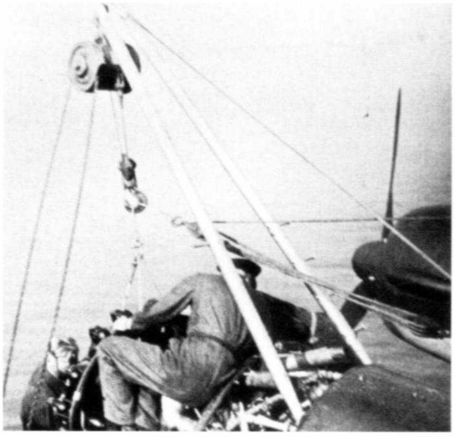
Schließlich machte auch das zivile Kennzeichen D-ANTE dem neuen, militärischen Stammkennzeichen CC+EQ Platz. Trotz seines nun militärischen Aussehens blieb das Flugboot aber bis auf weiteres unbewaffnet. In diesem neuen „Tarnkleid“ führte die V1 am 14. Mai 1941 ihren ersten Flug durch. Bei diesem siebzehnminütigen Flug saß wieder Flugkapitän Rodig am Steuer. Am 8. Juli desselben Jahres schloß Rodig seine „Richtlinien für den Einsatz der Blohm & Voss BV 222 V1 als Transporter“ ab. Darin wurde für das Flugboot bei einem Startgewicht von 43.500 kg eine Nutzlast von 9400 kg und eine Reichweite von 3000 km angegeben, wobei bei einer geringeren Reichweite auch eine höhere Zuladung von 10.500 kg transportiert werden konnte. Diese Rechnung funktionierte auch im umgekehrten Fall, so daß bei der Verringerung der Nutzlast auch eine beachtliche Steigerung der Reichweite erzielt werden konnte. So ermittelte Helmut Wasa Rodig für die BV 222 V1 bei einem Startgewicht von 45.000 kg und einer Zuladung von „nur“ 4000 kg, eine Reichweite von 6000 km. Die größtmögliche Reichweite von 6500 km wurde hingegen bei der vollen Ausnutzung der Treibstoffkapazität von 14.750 kg und einem maximalen Fluggewicht von 45.500 kg errechnet. Rodigs Bericht sah als Beladungsvarianten für die V1 zum Beispiel fünf Junkers Jumo 211 12-Zylinder V-Motoren (z.B. für die Junkers Ju 88) mit ihren Propellern, 70 voll ausgerüstete Soldaten (auf Sitzbänken), oder Lasten bis zu 9.400 kg Gesamtgewicht vor. Die Blohm & Voss BV 222 V1 benötigte laut Flugkapitän Rodigs Bericht mindestens eine Wassertiefe von 3 m und voll beladen eine Startstrecke von 3500 m, sowie eine Landestrecke von 1000 m. Der Treibstoffverbrauch des Flugbootes betrug bei einer Geschwindigkeit von 300 km/h insgesamt 1100 Liter pro Stunde und der Ölverbrauch lag in derselben Zeit zwischen 30 und 35 Liter.

Ihren ersten Transporteinsatz führte die Blohm & Voss Bv 222 V1 vom 10. bis 12. Juni 1941 durch, als sie von Seedorf am Schaalsee, ca. 45 km östlich von Hamburg, über Friedrichshafen und dem Lago di Bracciano bei Rom nach Augusta, dem ca. 30 km nördlich von Syrakus gelegenen Hafen auf Sizilien flog. Die fünfköpfige Besatzung bestand neben dem Flugkapitän Hans Wasa Rodig aus seinem Co-Piloten Flugkapitän Hans-Werner von Engel und den weiteren Mitgliedern Brackwitz, Dielewicz und Schneider. Bei diesem ersten Flug nahm das Flugboot spezielle Treibstoffpumpen mit, um am Zielhafen künftig eine schnelle Betankung gewährleisten zu können. Am 10. Juni wasserte die V1 in Friedrichshafen am Bodensee, um dort ihre Ladung – große und kleine Kisten mit Motor- und Gehäuseteilen von Halbkettenfahrzeugen der dort ansässigen Firma Maybach – an Bord zu nehmen. Dabei stellte sich bald heraus, daß es nicht möglich war, einige der zu großen und zu schweren Transportkisten von den

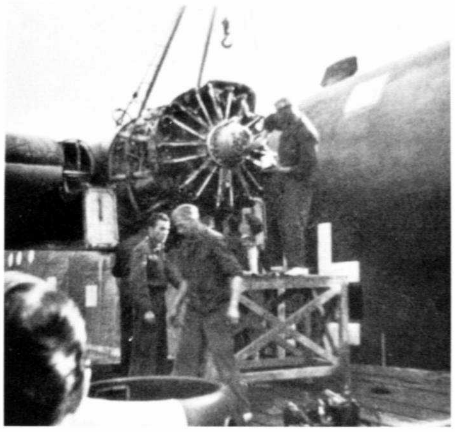
Beladungserprobung der BV 222 V1 in Hamburg-Finkenwerder. Im Bugbereich des Flugzeuges sind Kameras auf Spezialgestellen zur Dokumentation der Flugerprobung angebracht.



Am 28. Oktober 1941 wurde im griechischen Hafen Piräus ein Motorwechsel an der Blohm & Voss BV 222 V1 durchgeführt.

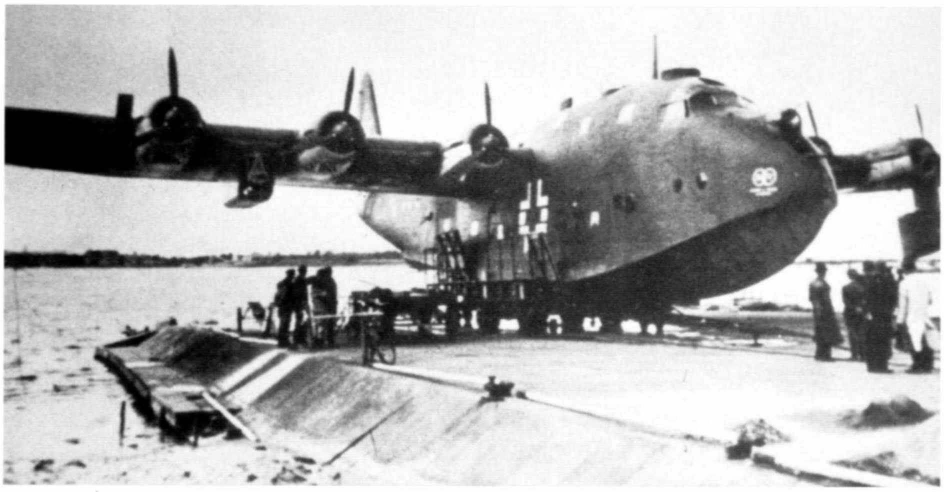


Im Bild ist der ausgetauschte Bramo 323 R Fafnir-Sternmotor zu sehen, der mit Hilfe eines Flaschenzuges hochgezogen wird.



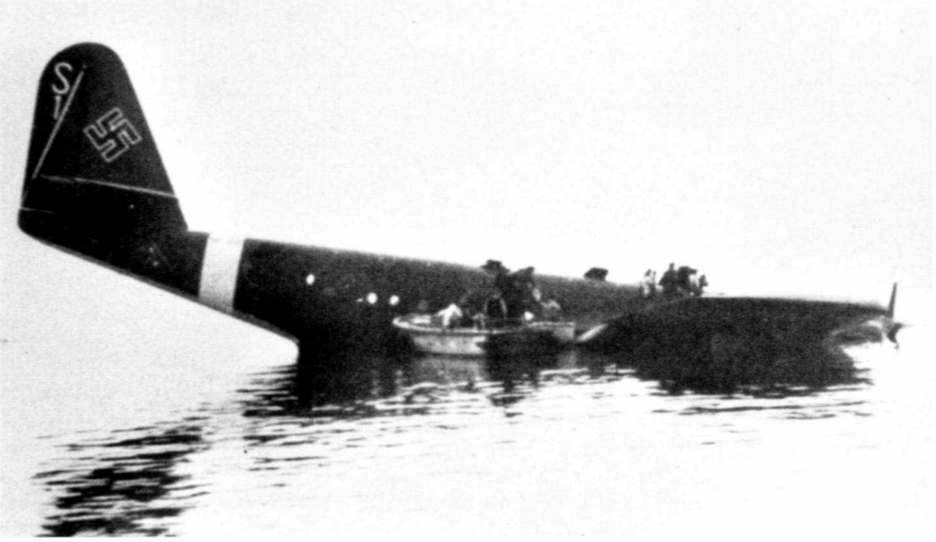
bereitgestellten Booten in das vor Anker liegende Flugboot zu laden. An diesem Tag kam außerdem erschwerend hinzu, daß ein andauerndes Gewitter ungewöhnlich rauhen Seegang auf dem Bodensee verursachte. Schließlich wurden die Beladungsarbeiten am Abend des 10. Juni abgebrochen und über Nacht verpackte man den Inhalt dieser zu großen und zu schweren Kisten in kleinere, welche leichter zu handhaben waren. Am nächsten Tag konnte dann die Beladung der Bv 222 V1 erfolgreich beendet werden. Inzwischen hatten zwei Junkers Ju 52/3m im Auftrag der Luftverkehrsgruppe (LVG) zusätzliche Transportkisten mit Federn und Stoßdämpfern für Panzerkampfwagen geliefert, die ebenfalls an Bord der V1 gebracht wurden. Nach fünf Stunden war die Beladung des Flugbootes beendet und nun befand sich Ladegut mit einem Gewicht von 9200 kg an Bord. Beim anschließenden Start auf dem Bodensee, der aufgrund der großen Zuladung etwa eine Minute dauerte, trat wegen der veränderten Schwerpunktlage der Bv 222 V1 starkes „Tauchstampfen" auf, welches beinahe zum einem Startabbruch geführt hätte. Doch schließlich konnte Flugkapitän Rodig sein Flugboot vom Wasser abheben und Kurs in Richtung Rom nehmen. In einer Flughöhe von 3300 m überquerte die V1 die Alpen und machte um 15.37 Uhr auf dem, ca. 35 km nordwestlich von Rom gelegenen Lago di Bracciano, wo eine Seeflugstation der Regia Aeronautica etabliert war, eine Zwischenlandung. Durch diesen Stopp sollte eine Übernachtung in Augusta auf Sizilien vermieden werden, da dieser Hafen immer wieder das Ziel gegnerischer Luftangriffe war. Nach der Wasserung auf dem Braccianosee stellte sich bei einer Überprüfung heraus, daß ein Zylinder des Motors Nr. 6 der BV 222 beschädigt war und in der kommenden Nacht vom 11. auf den 12. Juni 1941 wurden die Reparaturarbeiten daran mit Bordmitteln durchgeführt. Nach dieser zweiten, der Besatzung wenig Schlaf bringenden Nacht beendete die V1 dann am nächsten Tag ihren Transportflug und wasserte wohlbehalten in Augusta. Danach wurde die Ladung von Bord gegeben, 7000 kg Treibstoff getankt und noch am selben Tag machte sich die BV 222 V1 ohne Zuladung auf den 1880 km langen Rückweg zu ihrer Heimatbasis auf dem Schaalsee – für den sie fünf Stunden und 24 Minuten benötigte – was eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 348 km/h ergab.

Bei ihrem ersten Transporteinsatz vom 10. bis 12. Juni 1941 legte die V1 bei einer Gesamtflugzeit von 12 Stunden und 37 Minuten eine Strecke von 3960 km zurück, was einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 314 km/h entsprach. Der Treibstoffverbrauch der sechs Fafnir-Motoren bei diesem Flug lag – je nach Teilstrecke – zwischen 920 und 1230 Liter. Nach den schlechten Erfahrungen beim ersten Beladen der V1 auf dem Bodensee am 10. Juni 1941 wurden keine Boote mehr zum Heran-



Die Blohm & Voss BV 222 V2 trug anfangs die Kennung CC+ER.

Im Hafen Piräus wird die V2 zu einer Überholung des „Bootes" an Land gebracht.

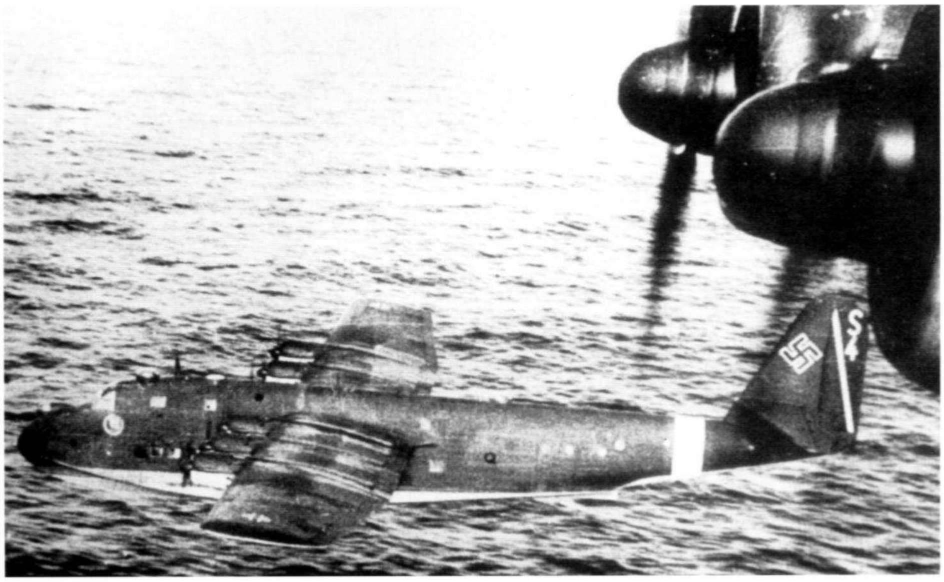


Während einer Nachtlandung im Februar 1943 in Piräus, dem Hafen von Athen, rammte die V1 ein dicht unter der Wasseroberfläche liegendes Schiffswrack und sank.

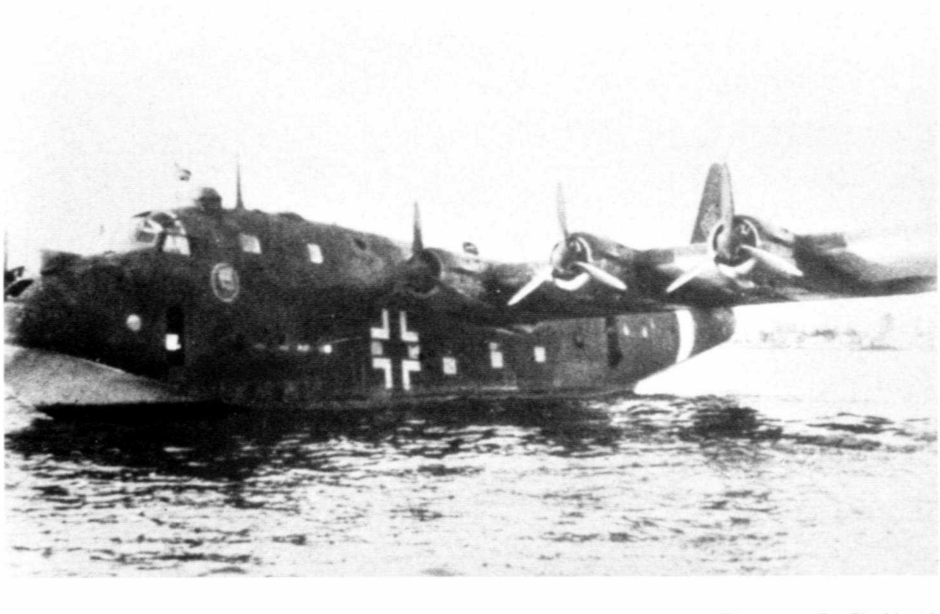
bringen des Transportgutes mehr verwendet, sondern die Ladung des Flugbootes künftig mittels eines Schwimmpontons zur BV 222 gebracht und danach mit Hilfe von zwei Ladebrücken und Flaschenzügen an Bord des Flugbootes verstaut. Nach diesem ersten Einsatz im Juni 1941 war geplant, daß die Bv 222 V1, nach einigen kurzen Probeflügen zwischen dem Schaalsee, Travemünde und Finkenwerder im folgenden Monat, eine Reihe weiterer Transportflüge von Deutschland nach Kirkenes im Norden Norwegens, mit Flugkapitän Hans-Werner von Engel am Steuer, durchführen sollte.

Insgesamt absolvierte die Blohm & Voss BV 222 V1 zwischen dem 3. und dem 29. August 1941 sieben Versorgungsflüge nach Kirkenes. Dabei legte das Flugboot in 120 Stunden reiner Flugzeit etwa 30.000 km zurück. Auf den Hinflügen wurden 65.000 kg Nachschub transportiert und auf den Rückflügen brachte das Flugboot insgesamt 221 Verwundete in die Heimat. Das aggressive, salzhaltige Meerwasser und der Muschelbewuchs des Rumpfes setzten dem Flugboot aber so stark zu, daß auch ein entsprechender Wartungsaufwand betrieben werden mußte. Deshalb wurde die Blohm & Voss BV 222 V1 nach ihrem Norwegeneinsatz einer gründlichen Überholung unterzogen und anschließend nach Athen verlegt, denn das deutsche Afrikakorps benötigte täglich ebenfalls große Mengen an Nachschub, der auf dem Seeweg allein nicht befördert werden konnte. Neben zahlreichen Transportflugzeugen des Typs Junkers Ju 52/3m und einigen Großraumtransportern Messerschmitt Me 323 „Gigant" mußten auch Flugzeuge wie die Junkers Ju 90 und eben auch die Blohm & Voss BV 222 zu Versorgungsflügen eingesetzt werden. Während der, parallel zu ihren Versorgungsflügen weitergeführten Einsatzerprobung der V1 zeigte es sich, daß das Flugboot beim „Rollen" auf dem Wasser noch immer zum Schlingern neigte und daß ihre sechs Bramo 323 R Fafnir-Sternmotoren nicht immer einwandfrei arbeiteten. Deshalb mußte auch am 28. Oktober 1941 im Hafen von Athen bei der, an einer Boje ankernden BV 222 V1, mit Hilfe eines Bordkrans und eines Schwimmpontons der, sich als ziemlich schwierig erweisende Wechsel des Motors Nr. 4 durchgeführt werden. Dieses Vorhaben gelang zwar, jedoch gelangte man dabei zu der Erkenntnis, daß aufgrund diverser Probleme mit der Demontage der Luftschraube und der Handhabung des demontierten Motors auf dem Wasser, ein solcher Triebwerkstausch ziemlich risikoreich war und künftig vorzugsweise an Land durchgeführt werden sollte.

Während sich die BV 222 V1 auf ihren früheren Versorgungsflügen nach Norwegen über überwiegend sicherem Gebiet be-



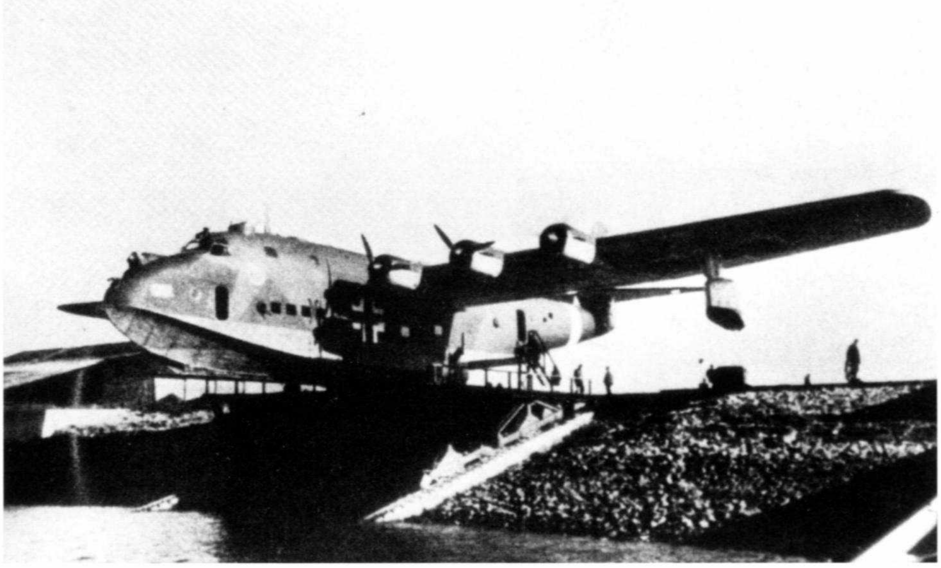
Hier befindet sich die BV 222 V4 mit einer weiteren „Wiking" im Formationsflug über dem Mittelmeer.



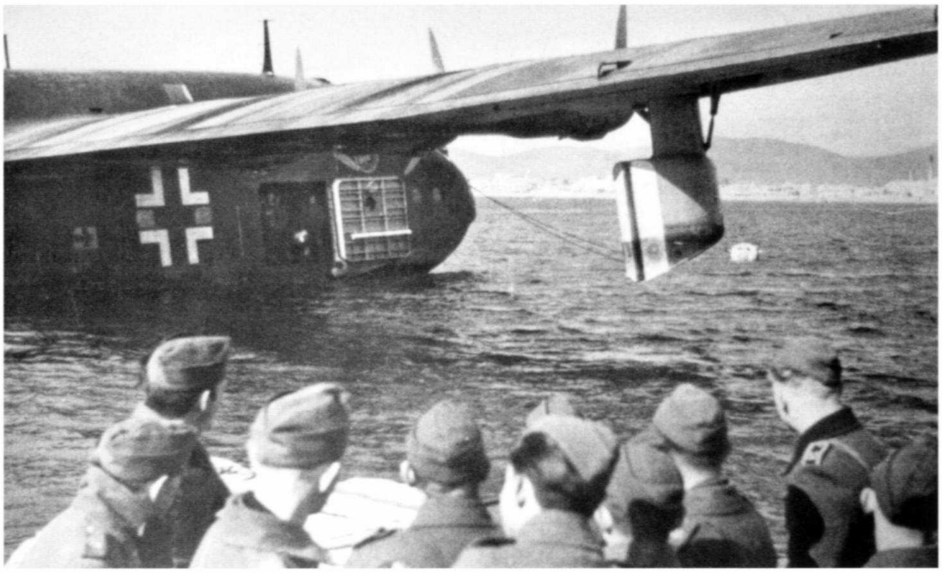
Auch die BV 222 V5 stand vom Juli 1942 bis zum Mai 1943 als Transportflugzeug bei der LTS 222 im Einsatz.

Hier steht die Blohm & Voss BV 222 V8...

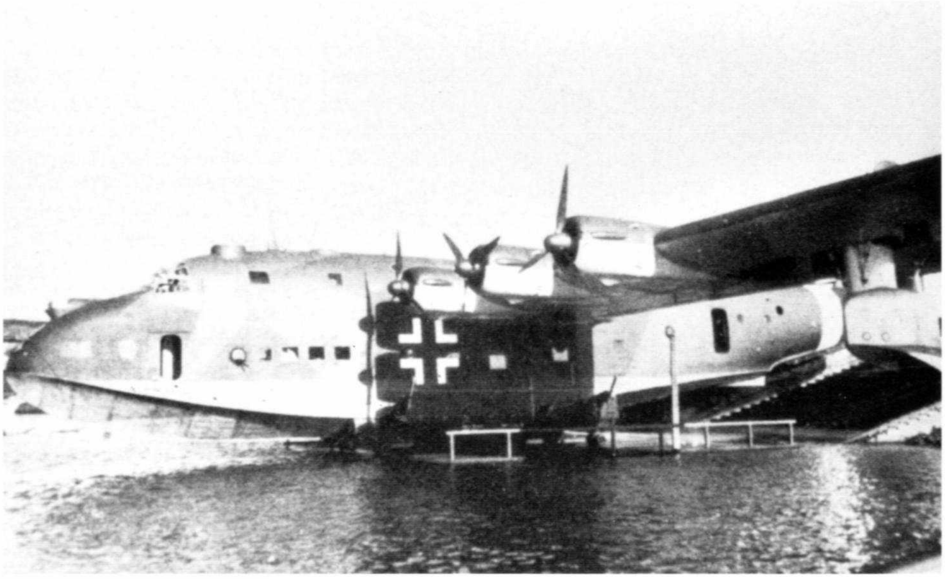
...auf ihrer Slipanlage im Mittelmeerraum.

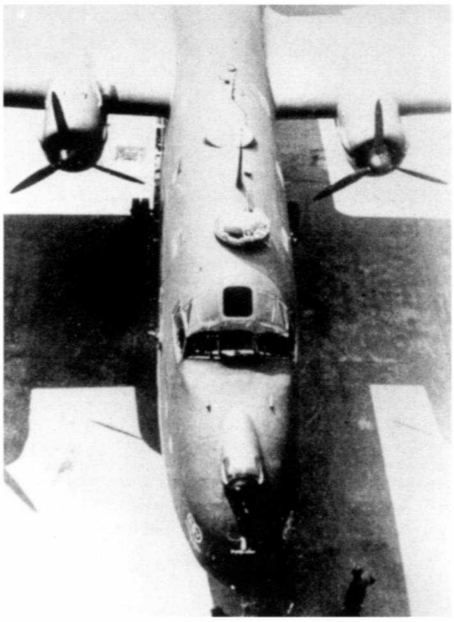


wegte, traf das Flugboot im Mittelmeerraum auf völlig andere Einsatzbedingungen. Hier lagen ständig Langstrecken-Jagdflugzeuge der Royal Air Force auf der Lauer, die Jagd auf die deutschen Transportflieger machten und diesen schwer zusetzten. Als die noch unbewaffnete BV 222 V1 ab dem 16. Oktober 1941 im Pendeldienst von Athen nach Derna in Libyen flog, wurde sie dabei meist von zwei Messerschmitt Bf 110 begleitet. Etwa in der Mitte der Strecke kehrten diese Begleitjäger dann um und zwei andere Bf 110, die von Afrika aus gestartet waren, übernahmen anschließend den Geleitschutz des Flugbootes für dessen restliche Flugstrecke. Dieses Verfahren gelang allerdings nicht immer und so kam es auch vor, daß der Begleitschutz nicht zum vereinbarten Zeitpunkt am ausgemachten Rendezvouspunkt auftauchte. Dann mußte die unbewaffnete Blohm & Voss BV 222 V1 ihren Flug zum Ziel auch alleine und ohne Jagdschutz fortsetzen. Doch war das Glück dem Flugboot in diesem und im folgenden Jahr gewogen und es kam zu keinen kritischen Begegnungen mit feindlichen Flugzeugen. Vom 16. Oktober bis zum 6. November 1941 legte die V1 die Strecke zwischen Athen und Derna in Libyen insgesamt siebzehnmal zurück, beförderte dabei 30.000 kg Nachschub und nahm auf ihren Rückflügen 515 Verwundete mit. Es gibt unbestätigte Berichte darüber, daß zu dieser Zeit eine Art von „Gentlement-Agreement“ mit den Briten bestand, die BV 222 V1 auf ihren Rückflügen von Nordafrika nach Athen nicht anzugreifen, da sich unter den von ihr beförderten Verwundeten auch britische Kriegsgefangene befanden. Wie ein solches Arrangement zustande kam oder ob dies nur ein Zufall war, ist ungeklärt. Fakt jedoch ist, daß die Blohm & Voss BV 222 V1 auf ihren



Eine „Wiking“ der LTS 222 wartet mit geöffneter Ladeklappe auf ihre Fracht, diesmal bestehend aus Angehörigen der deutschen Wehrmacht.

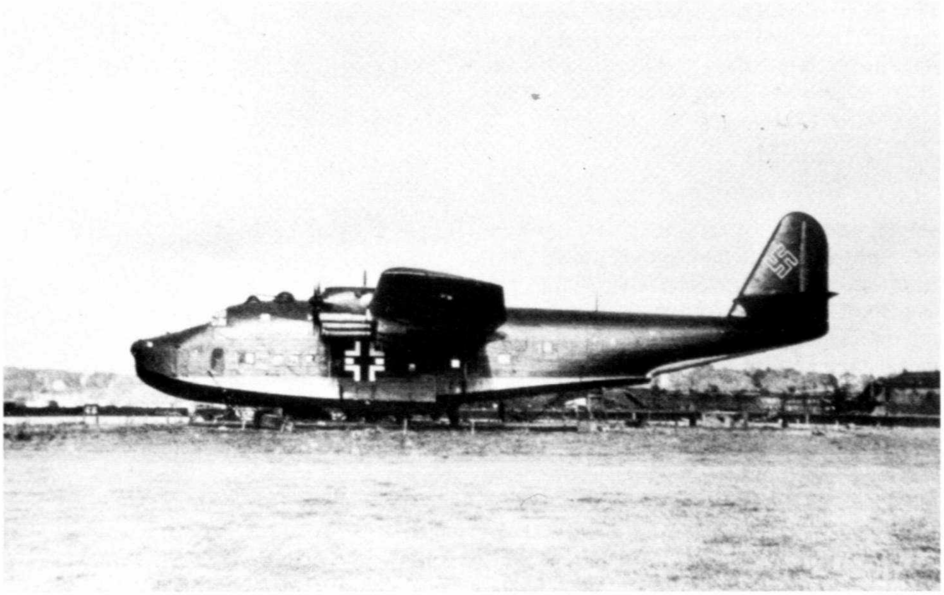




Die BV 222 V8 war das letzte Exemplar...

...der sogenannten Baureihe A.

Die Blohm & Voss BV 222 V9 wurde später zur C-09 und war die erste Vorserien-Maschine der C-Reihe.



Rückflügen in diesen Monaten unbehelligt blieb.

Als Truppentransporter konnte die BV 222 V1 insgesamt 92 voll ausgerüstete Soldaten befördern und als Verwundetentransporter war die Mitnahme von 72 Krankentragen möglich.

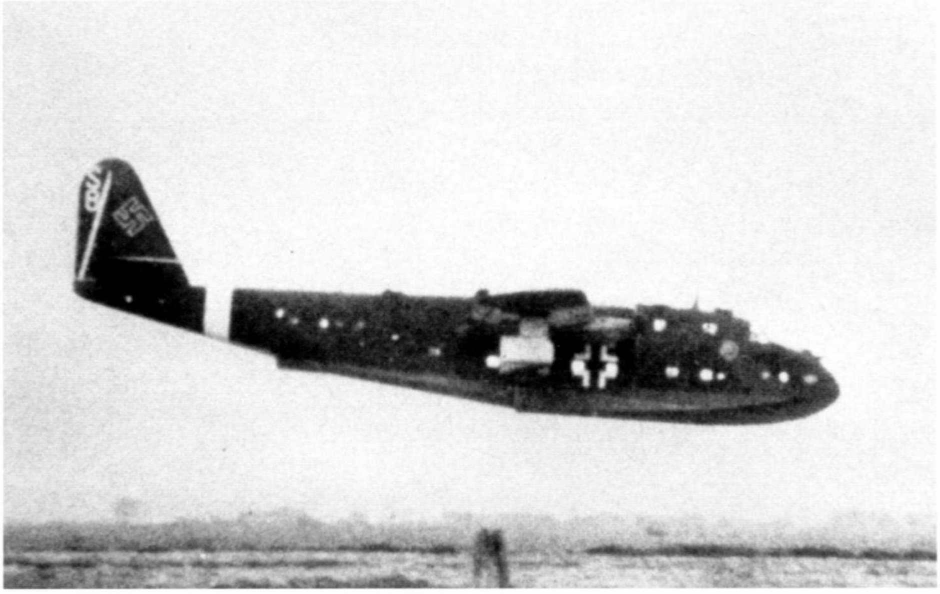
Insgesamt zog man aus dem bisherigen Einsatz der Blohm & Voss BV 222 V1 eine positive Bilanz. Wenngleich die Längsstabilität und die Motoranlage des Flugbootes noch nicht voll befriedigten, so waren doch deren Leistungen beachtlich. Die Höchstgeschwindigkeit in 4500 m Höhe lag bei immerhin 385 km/h und die Reichweite von 7000 km machte das Flugboot für Langstreckeneinsätze unentbehrlich.

Im Winter 1941/42 befand sich die BV 222 V1 in Travemünde zur Generalüberholung und es war beabsichtigt, das Flugboot danach als Grundstock der neu aufgestellten Lufttransportstaffel 222-See (LTS 222), welche Teil des KGzBV 2 (Kampfgeschwader zur besonderen Verwendung 2) war, zuzuweisen.

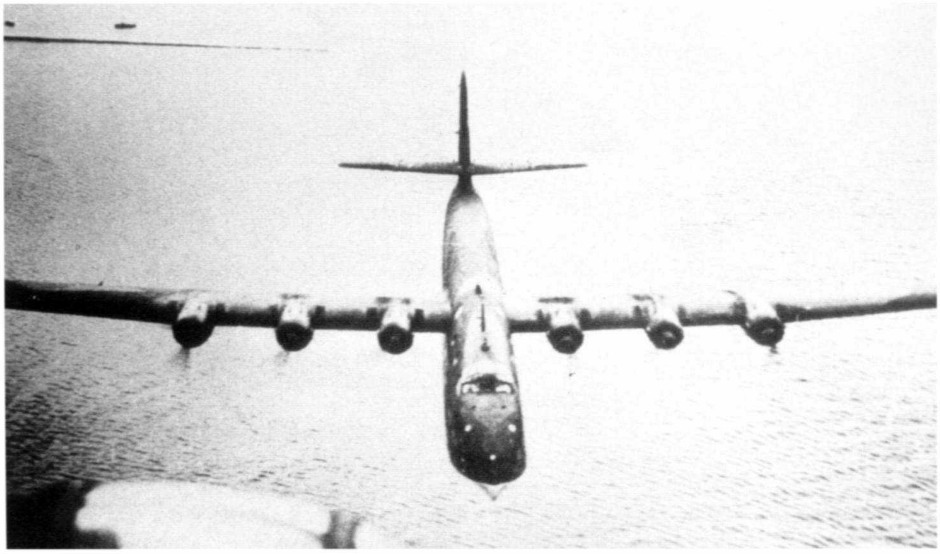
Auch erhielt die V1 nun eine Defensivbewaffnung eingebaut. Diese bestand aus einem 7,92 mm-MG 81 im Rumpfbug, zwei Drehtürmen auf dem Rumpfrücken mit je einem 13 mm-MG 131 und vier weiteren MG 81 in vier seitlichen Rumpfständen. Außerdem wurde das Kennzeichen der BV 222 V1 auf X4+AH geändert und auf dem Leitwerk nun das Kennzeichen S 1 der LTS 222 aufgebracht.

Die Blohm & Voss BV 222 V2 erhielt einen verstärkten Rumpfboden mit fünf Hilfsstufen unmittelbar hinter der Hauptstufe, um so die Starteigenschaften des Flugbootes zu verbessern. Bei dem anhaltend großen Bedarf an Transportflugzeugen war es nur verständlich, daß auf einen raschen Einsatz der V2 mit der Werknummer 222/366 gedrängt wurde. Allerdings herrschte zwischen der deutschen Luftwaffe und der Leitung der Kriegsmarine Uneinigkeit über den Verwendungszweck der BV 222-Flugboote.

Während die Luftwaffe das Muster weiterhin in der Rolle des Transporters sah, wünschte die deutsche Kriegsmarine den Einsatz dieser Flugboote, versehen mit einer entsprechenden Ausrüstung, als Fernaufklärer für den Atlantik-Einsatz. Das zweite Versuchsmuster sollte, laut einer Notiz des Generalluftzeugmeisters vom 1. Mai 1941, dem Kampfgeschwader 40 (KG 40) zugewiesen werden. Demzufolge erhielt die BV 222 V2, die ihren Erstflug mit dem Stammkennzeichen CC+ER am 7. August 1941 absolviert hatte, eine Abwehrbewaffnung, bestehend

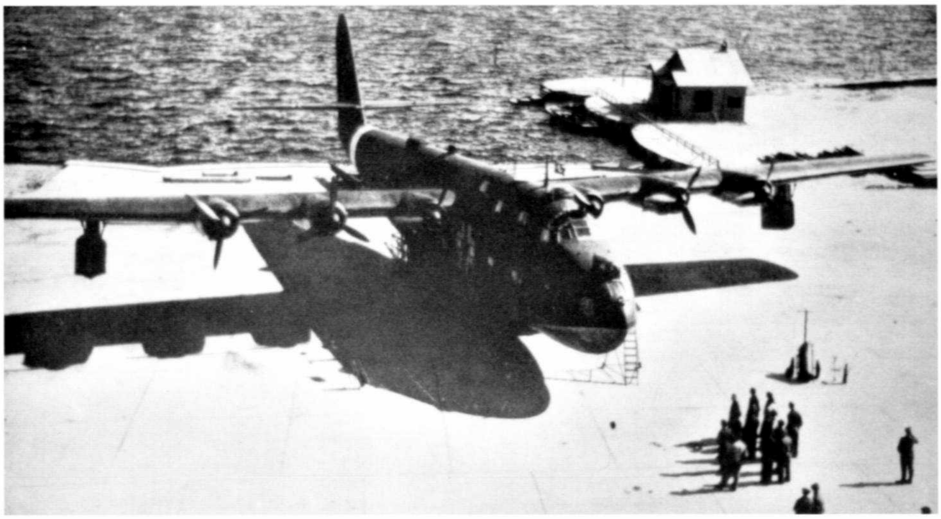


Auf dieser Flugaufnahme der BV 222 V8 erkennt man klar die weiße Kennzeichnung S 8 auf dem Seitenleitwerk, welche das Flugboot als der LTS 222 zugehörig ausweist.

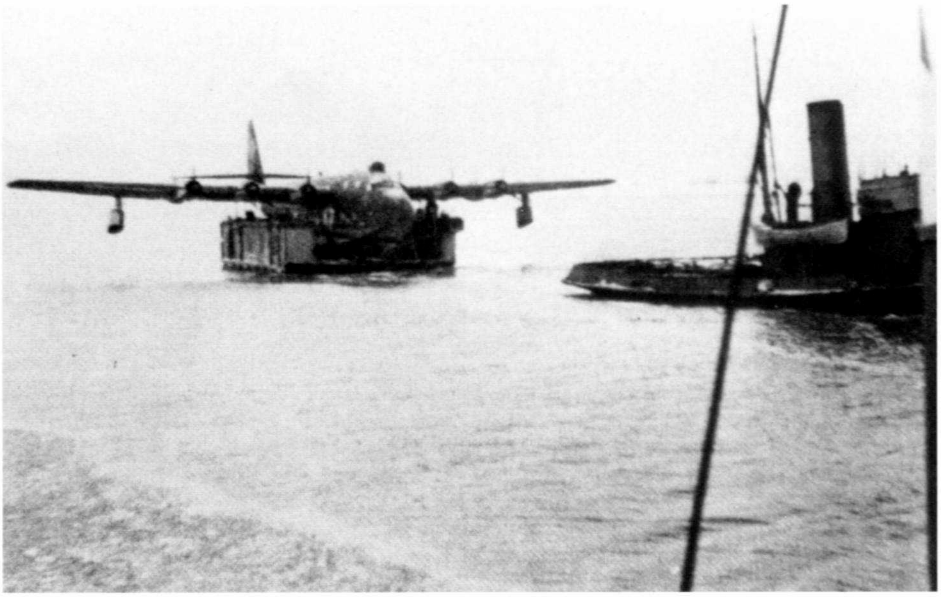


Im Mittelmeerraum waren die BV 222 ständig der Gefahr ausgesetzt, von britischen Langstrecken-Jagdflugzeugen angegriffen zu werden.

Für Wartungs- und Reparaturarbeiten wurden die „Wiking"-Flugboote entweder an Land...



...oder in ein Schwimmdock gebracht.



aus einem MG 81 der Firma Mauser mit dem Kaliber 7,92 mm im Rumpfbug, zwei MG 131 der Firma Rheinmetall-Borsig mit dem Kaliber 13 mm, in Drehring-Lafetten auf der Flugzeugoberseite und vier weiteren MG 81 in einzelnen Seitenständen. Darüber hinaus wurde je eine, etwa 3,60 m lange Waffengondel unter jede Tragfläche montiert. Jede dieser, zwischen den äußeren beiden Motoren unter jeder Tragfläche hängenden Gondeln verfügte über je ein nach vorne und nach hinten gerichtetes, ferngesteuertes MG 131.

Der Grund für diese ungewöhnliche Gondelbewaffnung waren Einsatzerfahrungen, bei denen es sich gezeigt hatte, daß die Blohm & Voss BV 222 auch im Tiefflug gegen Angriffe von hinten ungeschützt war. Einer ihrer Hauptgegner im Mittelmeerraum, die zweimotorigen Bristol Beaufighter der Royal Air Force konnten nämlich bei ihren Angriffen auf die BV 222 noch tiefer auf die Meeresoberfläche heruntergehen, als es dem Flugboot selbst aufgrund seiner viel größeren Höhe möglich war. Die Gesamthöhe der Blohm & Voss BV 222 betrug 10,90 m. Die Bristol Beaufighter war im Vergleich dazu am Boden 4,82 m und mit eingefahrenem Fahrwerk, im waagerechten Flug nur mehr ca. 3,25 m hoch.

In dieser geringen Flughöhe konnten die Beaufighter von den Abwehrständen der Blohm & Voss Bv 222 in den Rumpfseiten und auf dem Rumpfrücken nicht mehr erfaßt werden, sodaß diese zweimotorigen, britischen Jagdbomber ihre Angriffe auf das übergroße Ziel vor ihnen unbehindert durchführen konnten. Flugversuche in Travemünde ergaben jedoch, daß diese angebauten Gondeln unter der Tragfläche die Flugeigenschaften der BV 222 V2 merkbar verschlechterten und die Geschwindigkeit des Flugbootes durch ihren zusätzlichen Luftwiderstand derart verringerten, daß ihr Einsatz nicht zu vertreten war. Also wurden die beiden Unterflügel-Waffenstände wieder abgebaut.

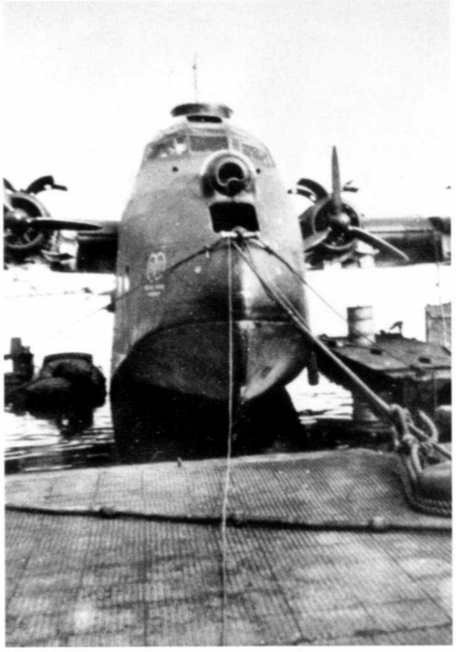
Diese Änderungen am zweiten Prototyp und an dessen Bewaffnung verzögerten die Übergabe an die deutsche Luftwaffe ebenso wie der Bruch eines Rohrholmes, der die Abnahmeflüge eine Zeit lang zum Erliegen brachte. Letztlich setzte sich die Luftwaffe gegen die Kriegsmarine durch, so daß die inzwischen aufgestellte Lufttransportstaffel-See 222 (LTS 222) die Blohm & Voss BV 222 V2 (X4+BH) am 10. August 1942 als Transportflugzeug übernehmen konnte. Die unter der Führung von Hauptmann Fritz Führer – einem ehemaligen Flugkapitän der Deutschen Lufthansa – stehende Staffel war Teil der Luftverkehrsgruppe, zu der auch die Lufttransportstaffel 290 (LTS 290) gehörte, die mit sechsmotorigen Landflugzeugen vom Typ Junkers Ju 290 ausgestattet war. Major der Reserve Rudolf Krause, ebenfalls ein Lufthanseat, oblag die Führung der gesamten Luftverkehrsgruppe. Der erste Einsatzhafen der Lufttransportstaffel-See 222 war das italienische Tarent.

Neben der Blohm & Voss BV 222 V1, die inzwischen eine, dem zweiten Prototyp BV 222 V2 entsprechende Bewaffnung erhalten hatte und bereits seit dem 10. Mai 1942 zur LTS 222 gehörte, stand der Lufttransportstaffel-See 222 nun auch die Blohm & Voss BV 222 V3 mit der Werksnummer 222/439 und dem Stammkennzeichen DM+SD zur Verfügung. Dieses Flugboot hatte am 28. November 1941 seinen Erstflug absolviert und wurde danach am 9. Dezember desselben Jahres als X4+CH von der LTS 222 übernommen. Nach manchen Quellen hielt man bei der LTS 222 die Bewaffnung der V3 nun wieder für überflüssig und ließ alle Maschinengewehre, bis auf den Bugstand mit seinem MG 81, wieder ausbauen. Die Blohm & Voss BV 222 V3 führte zwischen Januar und März 1942 insgesamt 21 Versorgungsflüge von Tarent und Brindisi nach Tripolis durch. Im Februar 1943 verlegte die BV 222 V3 nach Travemünde, wurde dort umgerüstet, wieder mit einer Defensivbewaffnung versehen und kam danach als Fernaufklärungs-Flugboot zum Fliegerführer Atlantik nach Biscarosse in Frankreich.

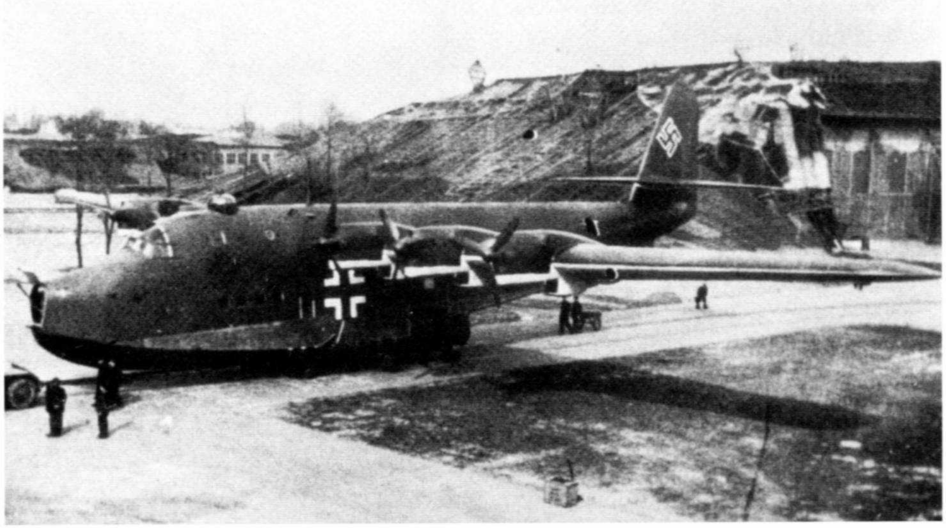
Die Fertigung der Blohm & Voss Bv 222 hatte inzwischen einen kontinuierlichen Stand erreicht, ohne daß man allerdings von einer Serienproduktion sprechen konnte. Mit der Blohm & Voss BV 222 V4 (X4+DH) am 20. April, der V5 (X4+EH) am 7. Juli, der V6 (X4+FH) am 21. August und der V8 (X4+HH) am 26. Oktober erhielt die Lufttransportstaffel-See 222 im Jahre 1942 weitere Versuchsmuster zu Einsatzzwecken, wobei diese Flugzeuge in einigen Publikationen auch als BV 222 A bezeichnet werden. Auch von der BV 222 V5 ist bekannt, daß sie ähnlich wie die V1, auf ihrem Seitenleitwerk die Markierung S 5 der LTS 222 trug.

Den von Blohm & Voss vorgeschlagenen Namen „Wiking" durfte das Muster offiziell ab dem 20. Januar 1942 tragen. Die Blohm & Voss BV 222 V4 erhielt als erstes Flugzeug ein modifiziertes Höhenleitwerk montiert, welches für die nachfolgende Blohm & Voss BV 238 erprobt werden sollte. Auch wurde sie vorne am Rumpf, beidseitig mit einem zusätzlichen „X" markiert.

Einen besonders gefährlichen Flug führte die BV 222 V4 (X4+DH) am 10. Dezember 1942 durch. Sie war gemeinsam mit den



Eine Blohm & Voss BV 222 der Version A vor ihrer Slipanlage.
Foto: Peter P. K. Herrendorf



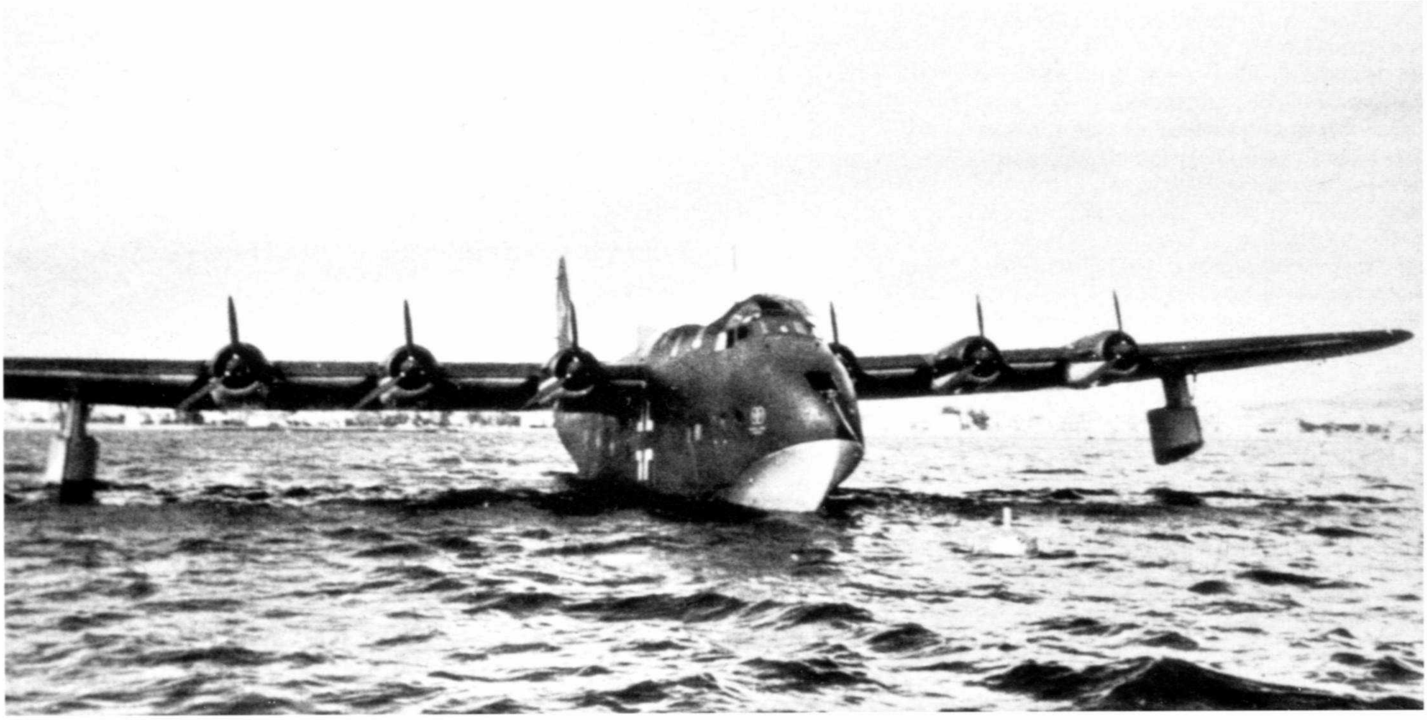
Die Blohm & Voss BV 222 V7 auf ihrem Slipwagen.

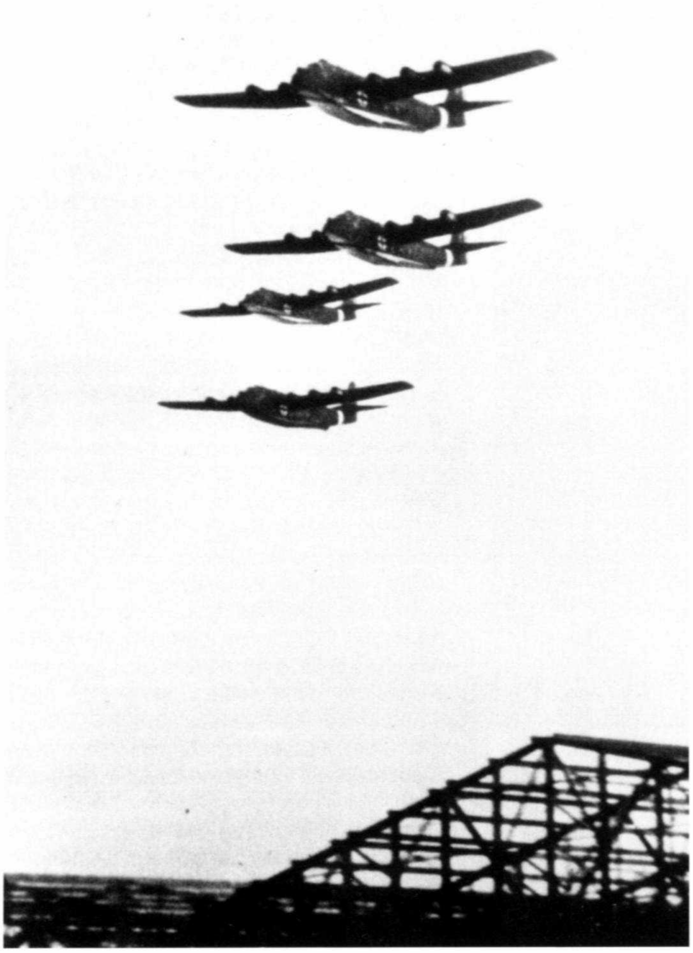
Blohm & Voss BV 222 V1 (X4+AH) und BV 222 V8 (X4+HH) über dem Mittelmeer von Tarent nach Tripolis unterwegs. Dabei trafen die drei deutschen Flugboote auf britische, zweimotorige Jagdbomber. Drei Bristol Beaufighter VI von der No 227th Squadron der Royal Air Force starteten an diesem Tag um 07.35 Uhr von Malta aus zu einem Begleitschutzauftrag. Im Laufe dieses morgendlichen Einsatzes entdeckten die britischen Flieger die drei großen, deutschen Flugboote, die in etwa 5 m Höhe über der Meeresoberfläche in Richtung Süden flogen, unter sich. Bei dem nun folgenden Angriff gingen die englischen Jagdbomber bis auf eine Flughöhe von etwa 2 m über der Wasseroberfläche herab. Dadurch befanden sie sich nun im toten Winkel ihrer viel größeren Angriffsziele. Aus dieser Position heraus eröffnete Flight Lieutenant Rae mit seiner Beaufighter das Feuer auf die Blohm & Voss BV 222 V8, während seine Staffelkameraden auch die beiden anderen „Wiking" angriffen. Die vier 20 mm-Maschinenkanonen im Rumpfbug und die sechs 7,7 mm-Maschinengewehre in den Tragflächen der Bristol Beaufighter VI erzielten eine verheerende Wirkung im Ziel.

Die drei deutschen Flugboote versuchten, sich gegenseitig Deckung zu geben, doch zeigten die Bordkanonen von Rae`s Beaufighter auf der knapp vor ihm fliegenden BV 222 V8 schnell Wirkung und das Flugboot stürzte aus geringer Höhe ins Meer, wobei es explodierte. Die V8 hatte erst vor einigen Wochen, im November 1942, durch einen Motorbrand schwere Schäden (40%) erlitten und befand sich nach der Beendigung ihrer Reparatur erst seit wenigen Tagen wieder im aktiven Dienst. Beim Abschuß dieses Flugbootes am Morgen des 10. Dezember kam auch der Ritterkreuzträger Hptm. Wolf-Dietrich Peitsmeyer ums Leben. Er war Passagier an Bord der BV 222 V8 und auf dem Weg zu seiner Einheit, der in Tripolis stationierten I. Gruppe des Stukageschwaders 2.

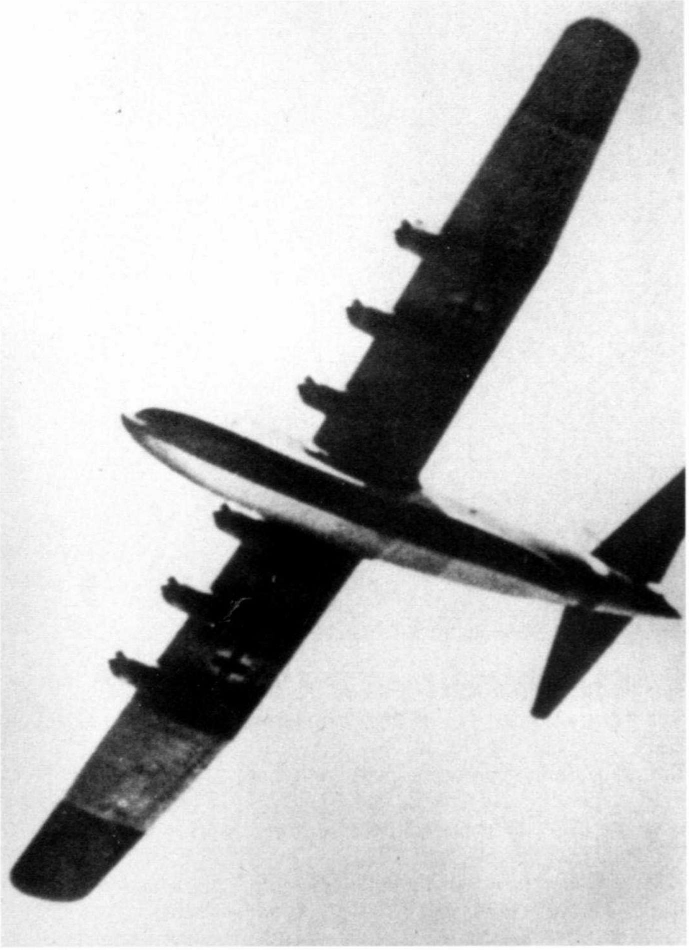
Der Beaufighter-Pilot Flt.Lt. Rae meldete

Die beiden Stützschwimmer der „Wiking" waren jeweils 15,50 Meter von der Bootsmitte entfernt montiert.





Eine Formation Blohm & Voss BV 222 über Finkenwerder.



Im Überflug zeigt diese „Wiking“ ihre beeindruckende Spannweite von 46,00 m.

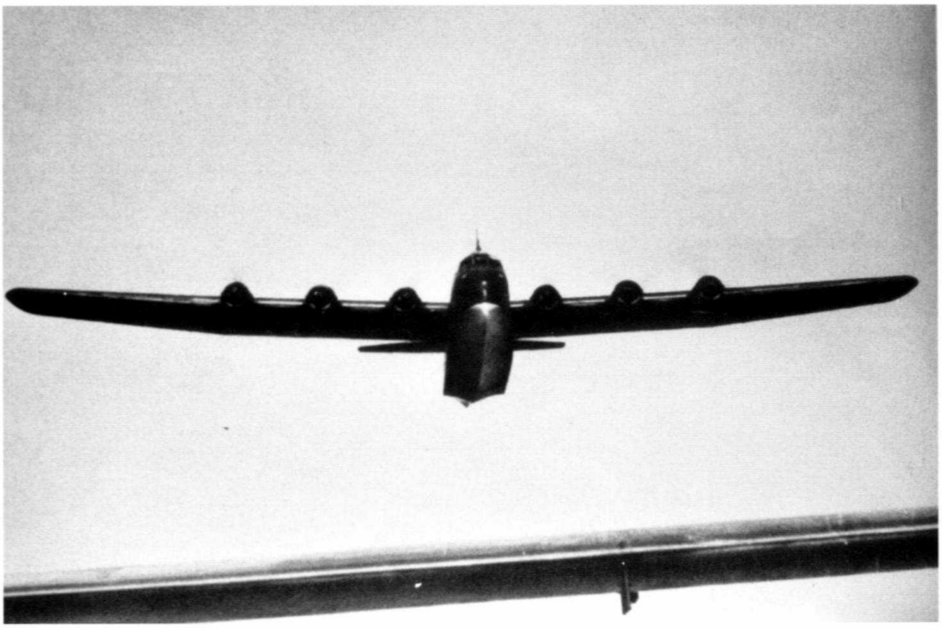
nach dem Luftsieg über die V8 auch noch eine zweite BV 222 als „wahrscheinlich abgeschossen“. Dieser zweite, „wahrscheinliche Luftsieg“ betraf die Blohm & Voss BV 222 V4, welche bei dem Angriff der Beaufighter zweimal getroffen wurde. Trotz ihrer ernsten Beschädigungen gelang es der V4 jedoch, Tripolis zu erreichen und dort wohlbehalten zu wassern. Die Blohm & Voss BV 222 V1 hingegen hatte mehr Glück als ihre beiden Kameraden und konnte sich gänzlich den Angriffen der Bristol Beaufighter VI entziehen. Sie erreichte, ohne Schaden genommen zu haben, ebenfalls ihren Bestimmungshafen. Eine allzu leichte Beute dürften die drei BV 222 an diesem Tag für die Beaufighter der No 227th Sqdn., RAF, aber dennoch nicht gewesen sein, denn nach britischen Berichten kehrte an diesem Tag eine der drei angreifenden Beaufighter VI der No 227th Staffel und zwar die Maschine mit der Besatzung Flight Sergeant Day und Flt.Sgt. Featherstone, vom Einsatz nicht zurück und eine weitere der drei Beaufighter wurde „als im Luftkampf beschädigt“ gemeldet. Nach englischen Quellen gerieten die drei Bristol Beaufighter VI der No 227th Sqdn., RAF, nach ihrem Angriff auf die drei Blohm & Voss BV 222 während desselben Einsatzfluges noch in einen weiteren Luftkampf. Diesmal war ihr Gegner eine einzelne Focke Wolf Fw 200 Condor. Es wäre somit auch möglich, daß die Beaufighter mit der Besatzung Day/Featherstone beim zweiten Luftkampf an diesem Tag verloren ging.

Die Blohm & Voss BV 222 V4, die bei dem Angriff der Bristol Beaufighter VI am 10. Dezember 1942 Beschädigungen erlitt, wurde repariert und diente ab dem Mai 1943 beim Fliegerführer Atlantik als Aufklärungsflugboot.

Hauptmann Fritz Führer, der Kommandeur der Lufttransportstaffel-See 222, hielt angesichts der eingetretenen Verluste folgendes fest: *„...es hat sich nun gezeigt, daß die Abwehrbewaffnung der BV 222 völlig unzureichend ist. Tiefflüge, bisher die beste Art der Verteidigung, haben nun keinen Wert mehr. Jedes Jagdflugzeug kann sich drei Meter tiefer als das Flugboot positionieren und nicht mehr von den vorhandenen Abwehrwaffen getroffen werden. Desweiteren lassen enge Formationsflüge der BV 222 fast keine raschen Abwehrbewegungen zu ...“*

Die Luftaufklärung der Royal Air Force hatte inzwischen einen genauen Überblick über die Flugrouten und Einsatzzeiten der LTS 222 erkundet, so daß nun präzise Abfangeinsätze ihrer Langstrecken-Jagdflugzeuge möglich wurden. Das Bekanntwerden dieser Erkenntnis auf deutscher Seite und der verlustreiche Flug der drei „Wiking“ vom 10. Dezember 1942 führten schließlich dazu, daß meist nur noch bei Dunkelheit geflogen wurde.

Zuvor hatte die Lufttransportstaffel-See 222 bereits das Versuchsmuster 6 (X4+FH) verloren. Diesmal waren es drei Bristol Beaufighter VI der No 272nd Sqdn., RAF, welche am 24. November 1942 um 13.00 Uhr mittags die tunesische Küste entlang in Richtung Osten flogen. Etwa 60 km vor der Insel Linosa entdeckten die englischen Piloten eine einzelne Blohm & Voss BV 222, die sich auf einem Versorgungsflug von Tarent nach Tripolis befand und von den britischen Fliegern unverzüglich angegriffen wurde. Flight Officier E. E. Coate attackierte das Flugboot aus der Sonne kommend, von hinten. Nach seiner ersten Salve flogen Teile der Rumpfverkleidung der „Wiking“ weg und nach einem erneutem Feuerstoß seiner Beaufighter gerieten die drei linken Motoren, sowie die Treibstofftanks der BV 222 V6 in Brand. Schnell an Höhe verlierend, stürzte das Flugboot etwa auf halber Strecke zwischen Linosa und Pantelleria auf die Meeresoberfläche um danach, von dieser wieder abprallend, noch einen großen Satz in die Luft zu machen. Dabei verlor die V6 ihre linke Tragfläche, machte daraufhin eine halbe Rolle, schlug nochmals auf der Wasseroberfläche auf und explodierte. Dabei kamen die acht Besatzungsmitglieder der Blohm & Voss BV 222 V6 und ihre 50 Passagiere ums Leben. Kurz nach diesem dramatischen Ereignis tauchten, vom afrikanischen Festland her kommend, drei Messer-



Ihre sechs Bramo 323 R Fafnir-Motoren mit je 1200 PS Leistung verliehen der BV 222 A eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 345 km/h.

schmitt Bf 109 auf und vertrieben die drei Beaufighter VI der No 272nd Squadron, RAF.

Um die Gefahr weiterer Verluste zu verhindern, ordnete die Führung des KGzBV 2, dem die LTS 222 unterstellt war, nun eine Änderung der Flugstrecken an.

Aber es waren nicht nur Kampfhandlungen, die zu Verlusten unter den „Wiking" führten. Als die Blohm & Voss BV 222 V1 (X4+AH) im Februar 1943 aufgrund eines Fliegeralarms bei völliger Dunkelheit in Piräus, dem Hafen von Athen wasserte, übersah die Besatzung des Flugbootes eine Warnboje im Hafen und rammte ein gesunkenes, dicht unter der Wasseroberfläche liegendes Schiff. Dadurch wurde der Bootsrumpf der V1 aufgerissen und das Flugboot sank bald darauf.

Die Situation der deutschen Transportflieger im Mittelmeerraum wurde nun aussichtslos. Am 5. April 1943 begannen die alliierten Luftstreitkräfte mit der Operation „Flax", welche die Unterbindung der Luft- und Seeversorgung des deutschen Afrikakorps zum Inhalt hatte und die auf deutscher und italienischer Seite zu verheerenden Verlusten führte. In den folgenden drei Wochen gingen zahlreiche deutsche und italienische Transportflugzeuge verloren. Die beiden tragischen Höhepunkte der alliierten Operation „Flax" waren die Luftkämpfe, die am 18. und 22. April 1943 stattfanden. Die erstere dieser beiden großen Luftschlachten fand am Palmsonntag statt und wurde von vier Staffeln amerikanischer Curtiss P-40F eröffnet. Dieser Angriff auf 65 Junkers Ju 52/3m, welcher auch als „Palmsonntag-Massaker" in die Luftkriegsgeschichte einging, war der größte Erfolg des Typs Curtiss P-40 im Zwiten Weltkrieg und er kostete der deutschen Luftwaffe insgesamt 59 ihrer dreimotorigen Transportflugzeuge, sowie weitere 14 Begleitjäger.

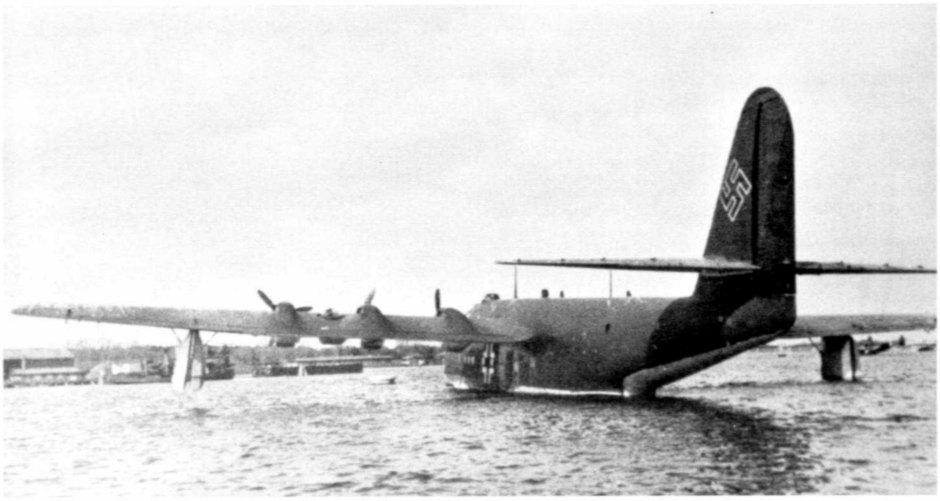
Die zweite große Luftschacht ereignete sich nur wenige Tage später am 22. April 1943. An diesem Tag trafen etwa 20 Messerschmitt M 323 „Gigant" des Transportgeschwaders 5 auf je eine Staffel Supermarine Spitfire V und IX, sowie gleich danach auf drei Staffeln Curtiss P-40 E „Kittyhawk", alle der South African Air Force angehörend. Bei diesem Luftkampf gingen 16 oder 17 dieser sechsmotorigen Großtansporter sowie zehn deutsche und italienische Jagdflugzeuge verloren. Das TG 5 hatte an diesem Tag faktisch zu existieren aufgehört..

Desweiteren wurden zahlreiche Flugzeuge der Achsenmächte mehr oder weniger schwer beschädigt und fielen somit ebenfalls aus. Viel schwerer als der Verlust an Fluggerät wog aber der Tod der Flugzeugbesatzungen. Von diesem neuerlichen Aderlaß (nach Kreta und Stalingrad) sollten sich die Transportflieger der Luftwaffe nicht mehr erholen. Mit der Unterzeichnung der Kapitulation des deutschen Afrikakorps am 13. Mai 1943 endeten schließlich die Kampfhandlungen in Afrika.

Die noch einsatzbereiten Blohm & Voss BV 222 im Mittelmeerraum hatten zuvor aber neue Aufgaben übernommen. Sie flogen jetzt Transporteinsätze auf der Krim, im Bereich der Halbinsel Kertsch, welche das Schwarze Meer vom Asowschen Meer trennt. Die Halbinsel Kertsch mit ihrer gleichnamigen Hafenstadt, welche Mitte November 1941 durch das deutsche 42. Armeekorps erobert wurde und Ende des folgenden Monats bei einer sowjetischen Landungoperation wieder verloren ging, wurde im Mai 1942 von deutschen Truppen wieder zurückerobert. Zur Versorgung der deutschen Wehrmacht auf dieser Halbinsel waren die BV 222-Flugboote ideal geeignet. Doch auch damit war es bald vorbei, denn Großadmiral Karl Dönitz, seit 31. Januar 1943 der Oberbefehlshaber der deutschen Kriegsmarine, hatte bereits im folgenden Monat bei einem Gespräch mit Adolf Hitler erwirkt, daß ihm drei Blohm & Voss BV 222 als Aufklärungsflugzeuge zur Verfügung gestellt wurden.

Vor ihrer Überstellung an den Fliegerführer Atlantik stand die Blohm & Voss BV 222 V5 im März 1943 auch in Finnland im Einsatz. Zu diesem Zweck erhielt diese „Wiking" eine provisorische Wintertarnung und war somit wohl das einzige Flugboot dieses Typs mit einem solchen Anstrich. Es ist gesichert, daß die V5 im März 1943 im finnischen Hafen Petsamo stationiert war. Unklar ist es jedoch, ob dieses Flugboot nur als Transportflugzeug eingesetzt wurde, oder ob es als Aufklärungsflugzeug auch an der Operation der deutschen Luftwaffe und Kriegsmarine gegen den, in diesen Wochen Murmansk ansteuernden, alliierten Konvoi JW.53 beteiligt war.

Der Erfolg des deutschen U-Boot-Krieges gegen die alliierten Konvois war grundsätzlich von einer lückenlosen Luftaufklärung

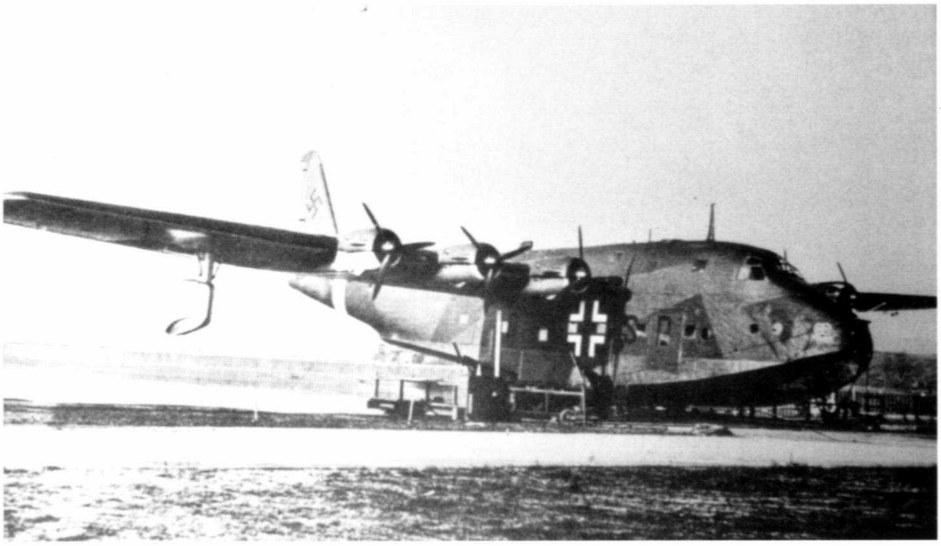


Der Tiefgang der BV 222 betrug – je nach Zuladung – zwischen 1,22 und 1,45 Meter.

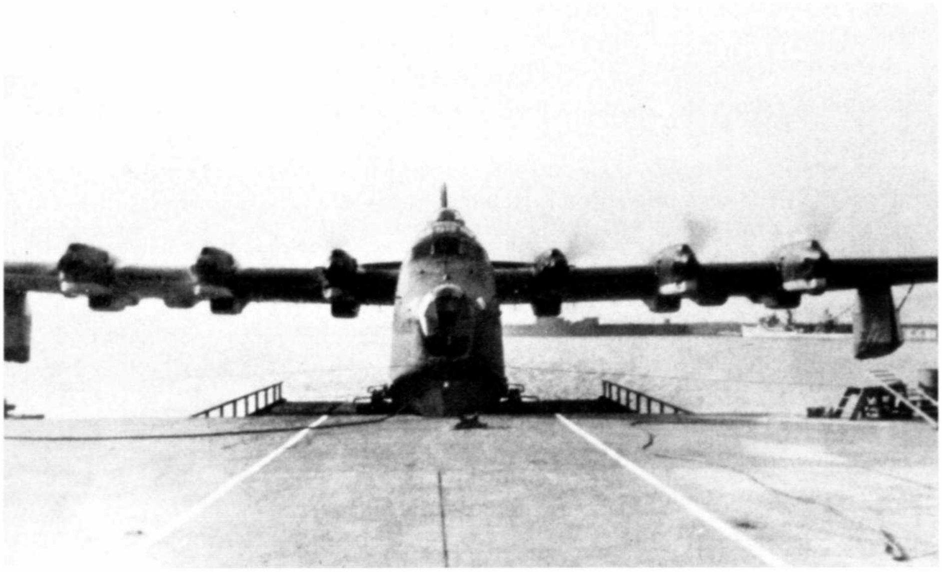
Die Blohm & Voss BV 222 „Wiking“ als Fernaufklärer über dem Atlantik

abhängig. Der deutschen Luftrüstung gelang es jedoch nicht, eine ausreichende Anzahl von dafür geeigneten Flugzeugen bereitzustellen. Bei der Schaffung der deutschen Luftwaffe standen von Anfang an hauptsächlich taktische Überlegungen im Vordergrund, denn die Rüstung hatte man hauptsächlich auf Einsätze gegen die direkten Nachbarländer ausgerichtet. Daher fehlte es unter anderem auch an Langstreckenflugzeugen, welche die Aufgaben eines Fernaufklärers übernehmen konnten. Die Entwicklung des technisch komplizierten Langstrecken-Kampfflugzeuges Heinkel He 177 wurde noch vor Beginn des Zweiten Weltkrieges begonnen. Die zahlreichen Probleme mit diesem Muster führten jedoch zu einer sehr langen Erprobungsphase und zu vielen Ausfällen, die technisch- oder ausbildungsbedingt waren. Neuentwicklungen wie die viermotorige Messerschmitt Me 264 hingegen gelangten aufgrund der sich ständig verschlechternden Kriegslage erst gar nicht mehr in die Serienfertigung bzw. blieben nur Reißbrett-Entwürfe, wie zum Beispiel die viermotorige Focke Wulf Ta 400.

Wie schon bei den Transportfliegern mußte die Luftwaffe auch bei den Aufklärungsflugzeugen auf zivile Entwicklungen zurückgreifen. Allen anderen, für diesen Aufgabenbereich in Frage kommenden Flugzeugtypen voran, zeigte sich das viermotorige Passagierflugzeug Focke Wulf Fw 200 als dafür am besten geeignet. So verwundert es auch nicht, daß deshalb um die wenigen vorhandenen Langstreckenflugzeuge ein Ringen zwischen der deutschen Luftwaffe und der Kriegsmarine entbrannte, denn beide Waffengattungen benötigten diese Flugzeuge dringend. Die Luftwaffe benötigte sie sowohl als Transporter und Bomber aber auch, wie die deutsche Kriegsmarine, als Aufklärer. Ohne entsprechende Fernaufklärung war die Kriegsmarine beinahe ohnmächtig in der Bekämpfung alliierter Geleitzüge. Während mit zunehmender Kriegsdauer Reichsmarschall Hermann Görings Stern mehr und mehr zu sinken begann, konnte Admiral Karl Dönitz, der seit 1939 Kommandeur der deutschen Unterseeboote war, seinen Einfluß auf Adolf Hitler zunehmend verstärken. So stieß er bei diesem auch auf offene Ohren, als er in seiner neuen Eigenschaft als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine im Februar 1943 für den Fliegerführer Atlantik um die Überlassung von Blohm & Voss BV 222-Flugbooten für Aufklärungszwecke bat. Die Luftwaffe, die sich bisher gegen die Abgabe dieser Großflugboote an die Kriegsmarine gesperrt hatte, zeigte sich nunmehr überra-

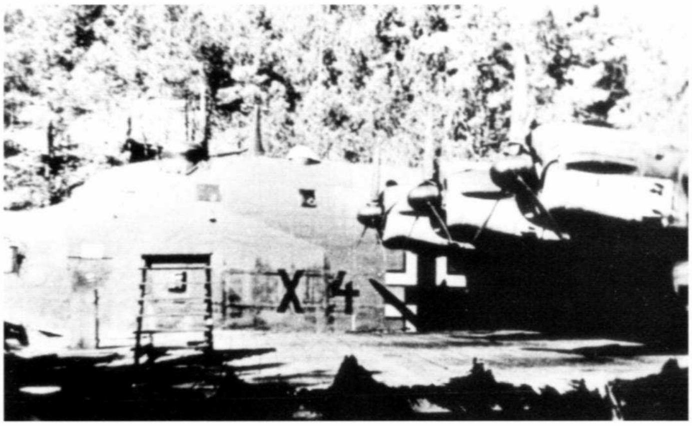


Obwohl die BV 222 V3 auf diesem Foto schon der LTS 222 zugehörig scheint, trägt sie noch ihre alte Kennung DM+SD.

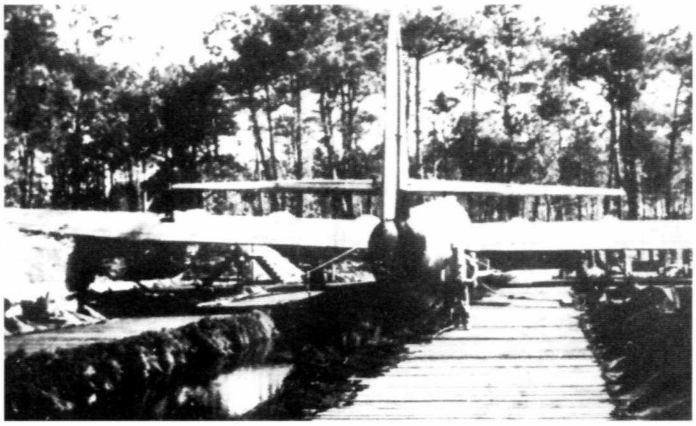


Diese Blohm & Voss BV 222 C unterstützt mit laufenden Motoren das „Aufdocken“ auf ihre Slipanlage.

Die Blohm & Voss BV 222 C wurden zwar hauptsächlich als Fernaufklärer für die Kriegsmarine eingesetzt, übernahmen aber auch – so wie ihre Vorgängerversion – Transportaufgaben.



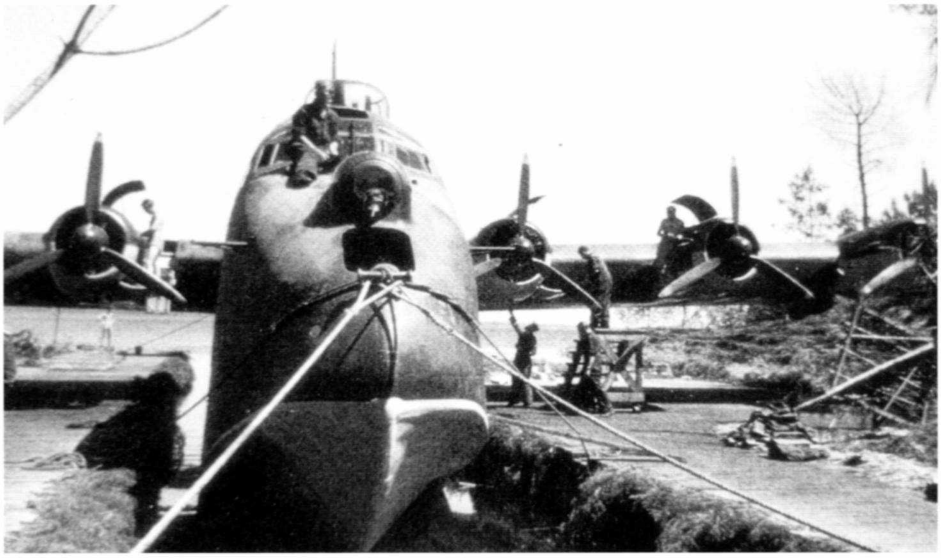
Nachdem bei einem Überraschungsangriff von vier De Havilland D.H.98 Mosquito II der No 264th Squadron der Royal Air Force am 20. Juni 1943...



...auf den Liegeplatz der 1. (F)/Aufklärungs Gruppe 129 am Ufer des Biscarosse-Sees, die Blohm & Voss BV 222 V3...

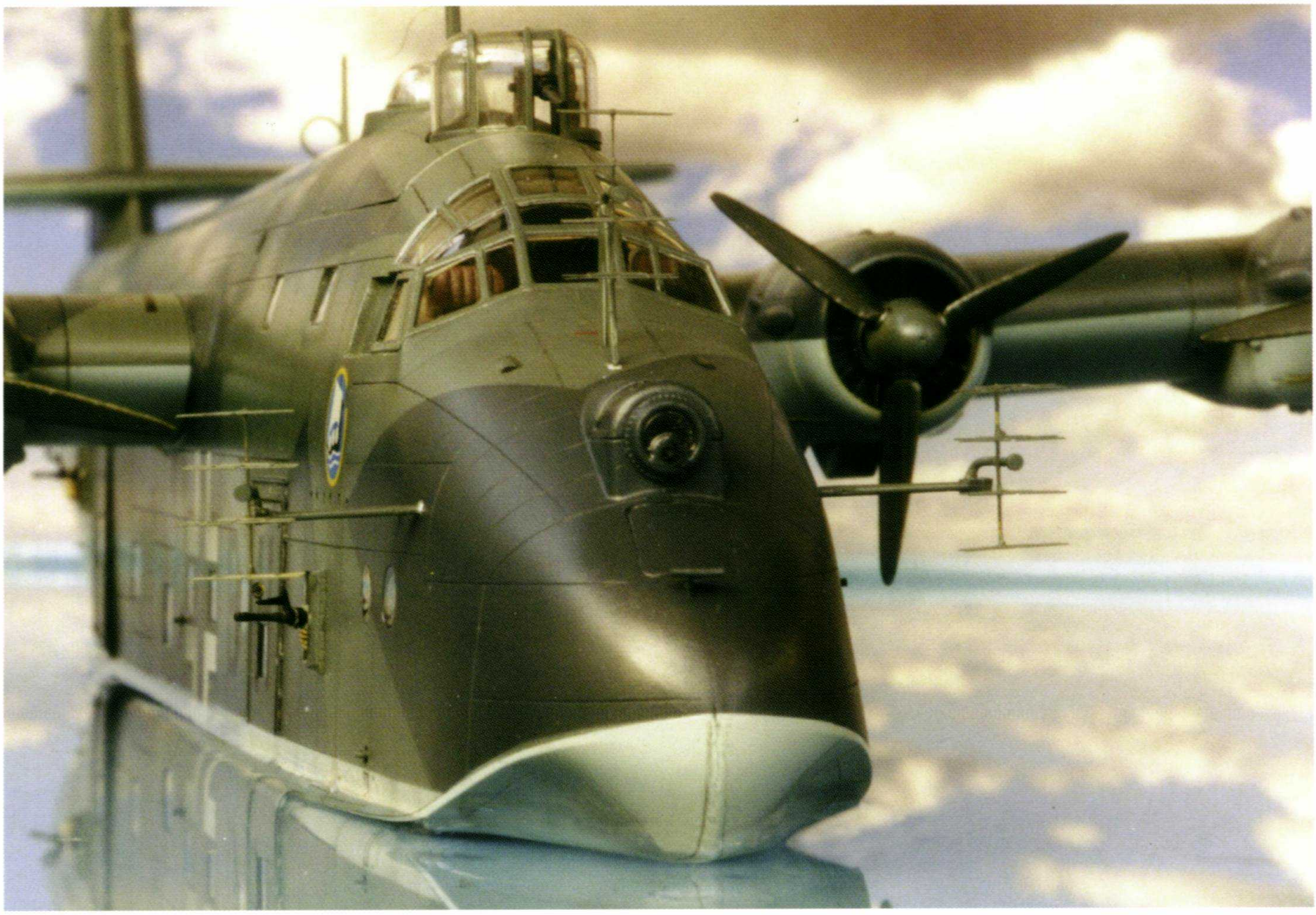
schend kooperativ. Göring schaltete sich auch selbst ein und skizzierte das Bild eines möglichen Aufklärungseinsatzes. Nach seiner Meinung sollte sich die BV 222 im Falle schlechten Wetters oder wenn kein Geleitzug in Sicht war, für ein bis zwei Tage „...vor Grönland niedersetzen...", um dann erneut in das Geschehen eingreifen zu können. Er übersah dabei aber zwei wesentliche Punkte. Zum einen war die Blohm & Voss BV 222 ursprünglich als ziviles Flugboot gedacht und nicht für Hochsee-Einsätze konzipiert, so daß sie nur bei geringem Seegang von 1–2 starten und wassern konnte und zum anderen bedurften die Bramo 323 R Fafnir-Motoren bereits nach 25 Betriebsstunden einer Wartung, welche aber wiederum eine entsprechende Bodenorganisation erforderte und keinesfalls auf hoher See durchgeführt werden konnte.

Mit der Einführung der neuen Baureihe Blohm & Voss BV 222 C ergaben sich nach Ansicht der Luftwaffe erweiterte Einsatzmöglichkeiten. Den Hauptunterschied der C-Version zu den vorhergehenden BV 222 V1 bis V6 und der V8 – von manchen deutschsprachigen Quellen werden diese V-Muster als Blohm & Voss BV 222 A bezeichnet – bildete die, nun aus Schwerölmotoren (Dieselmotoren) des Typs Junkers Jumo 207 C bestehende Antriebsanlage. Einer der Vorteile des Dieselantriebes war, daß der in ungeschützten Behältern im Rohrholm der Tragfläche untergebrachte Dieselkraftstoff nicht so schnell entflammbar war, wie das herkömmliche Flugbenzin, so daß sich die Brandgefahr dadurch deutlich verringerte. Dank des niedrigeren Kraftstoffverbrauches der Dieselmotoren erwartete man außerdem noch eine Steigerung der Reichweite. Zusätzlich war die Dauerleistung in geringen Flughöhen besser und nicht zuletzt hoffte man darauf, daß die Blohm & Voss BV 222 C auf hoher See durch Unterseeboote nachbetankt werden könnten. Für diesen Fall wurde mit Reichweiten von bis zu 2588 Seemeilen (4793 km) gerechnet. Die daraus resultierende Einsatzdauer von bis zu 33 Stunden bei sogenannter „Spargeschwindigkeit" ließ sich somit durchaus realisieren, da die Diesel-Triebwerke erst nach

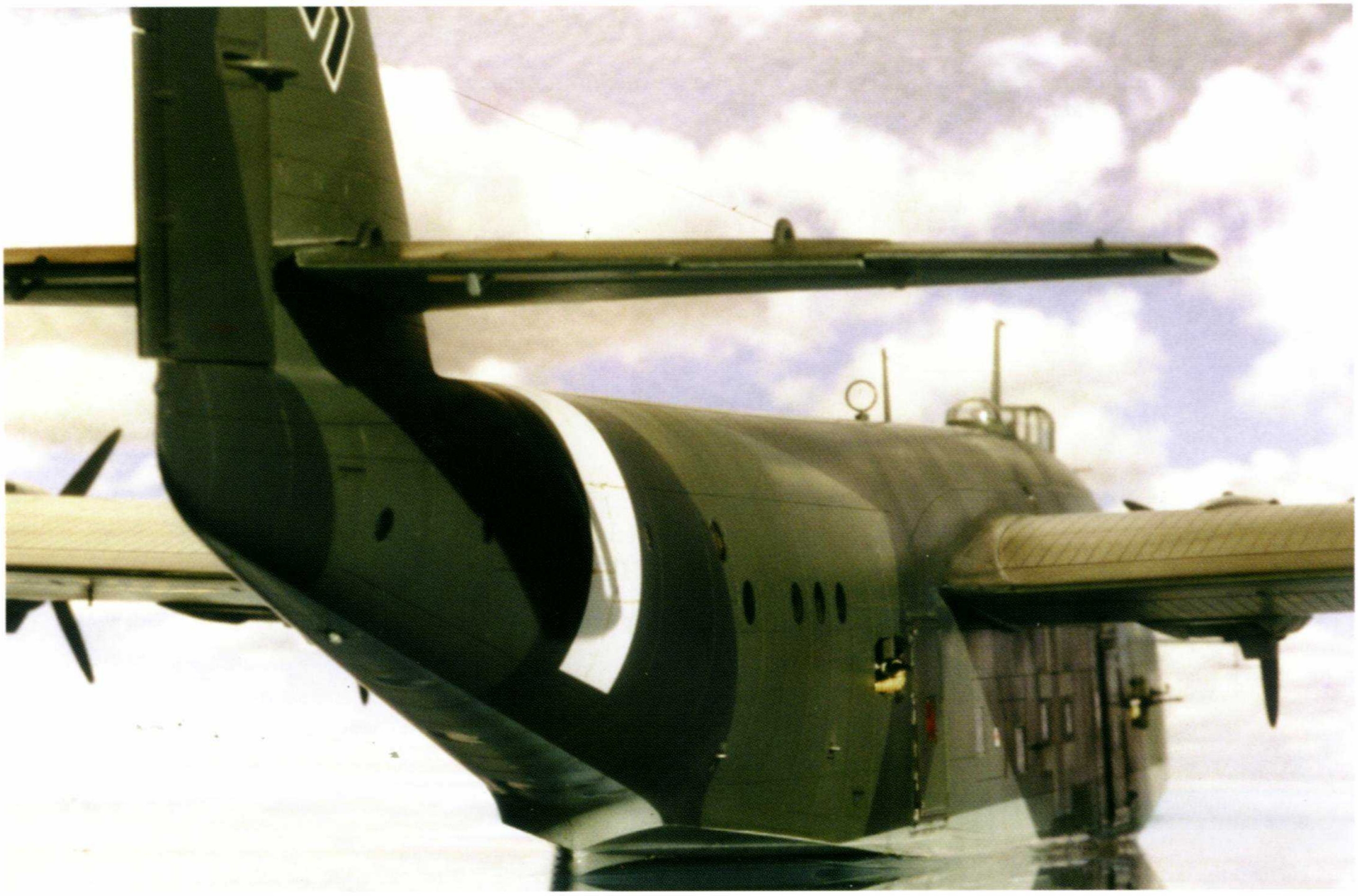


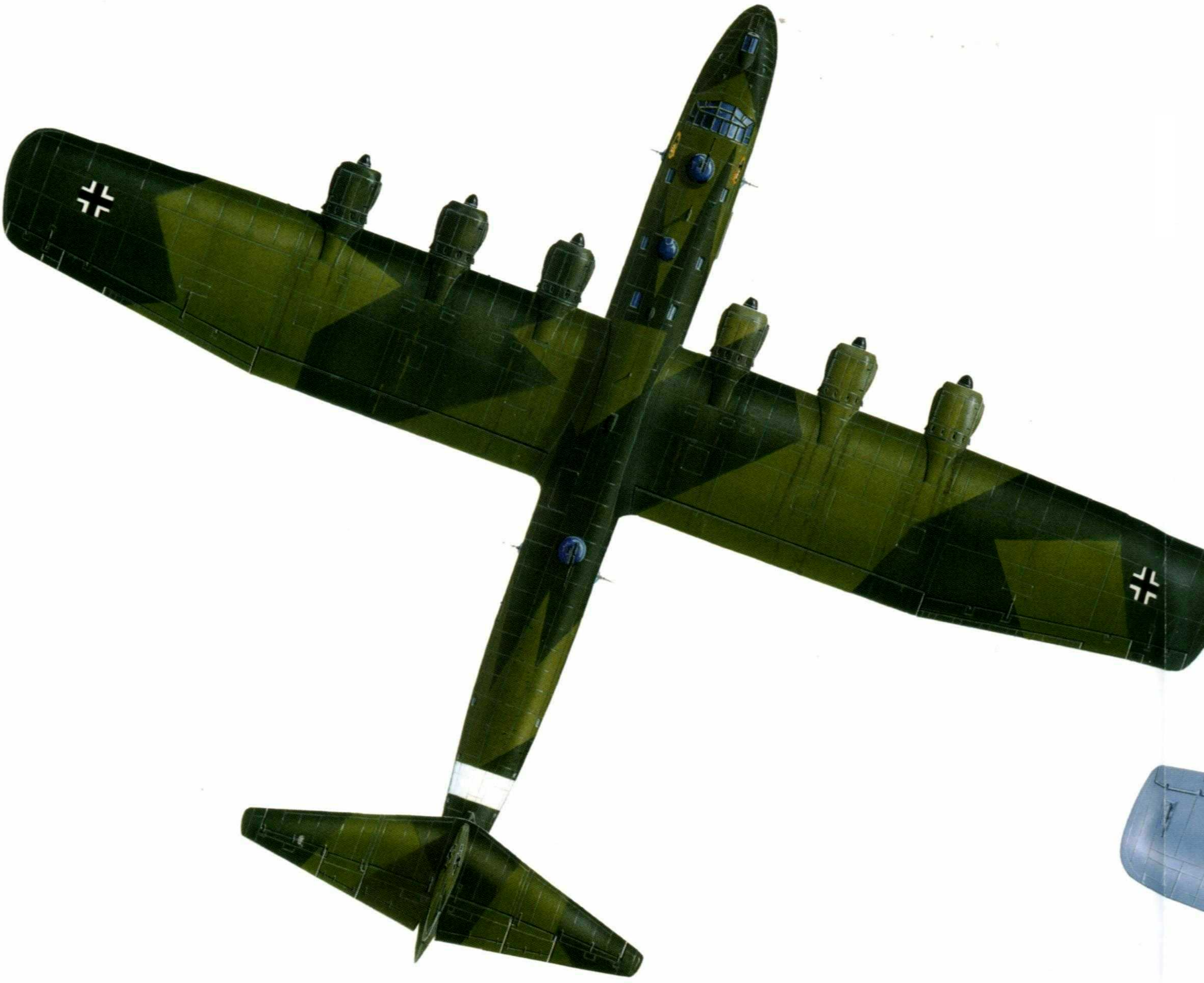
...und V5, sowie eine Blohm & Voss Bv 138 vor Anker liegend versenkt wurden,...

...befahl der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Karl Dönitz, zum besseren Schutz dieser Flugboote am Ufer dieses französischen Sees Stichkanäle anzulegen.

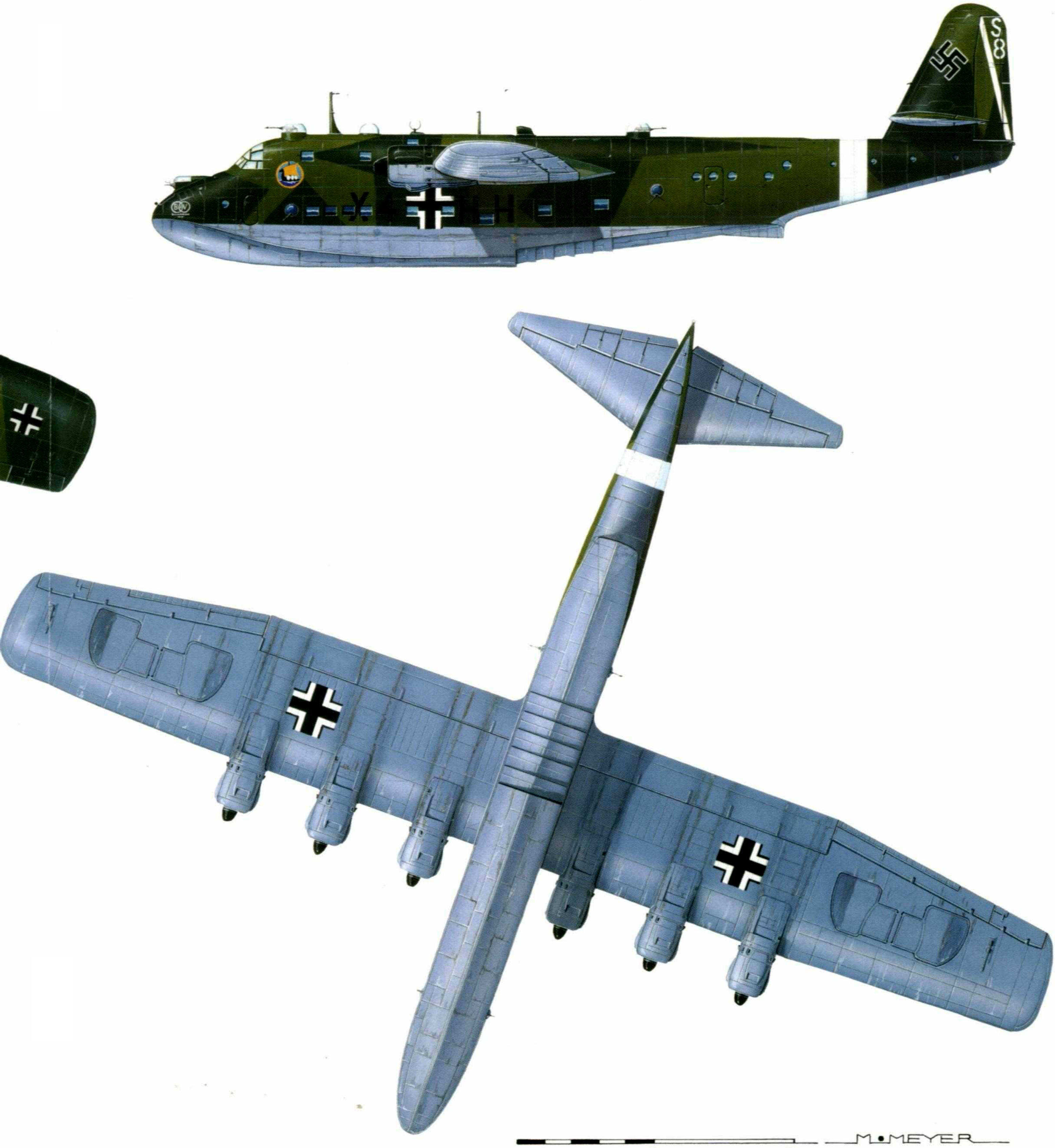


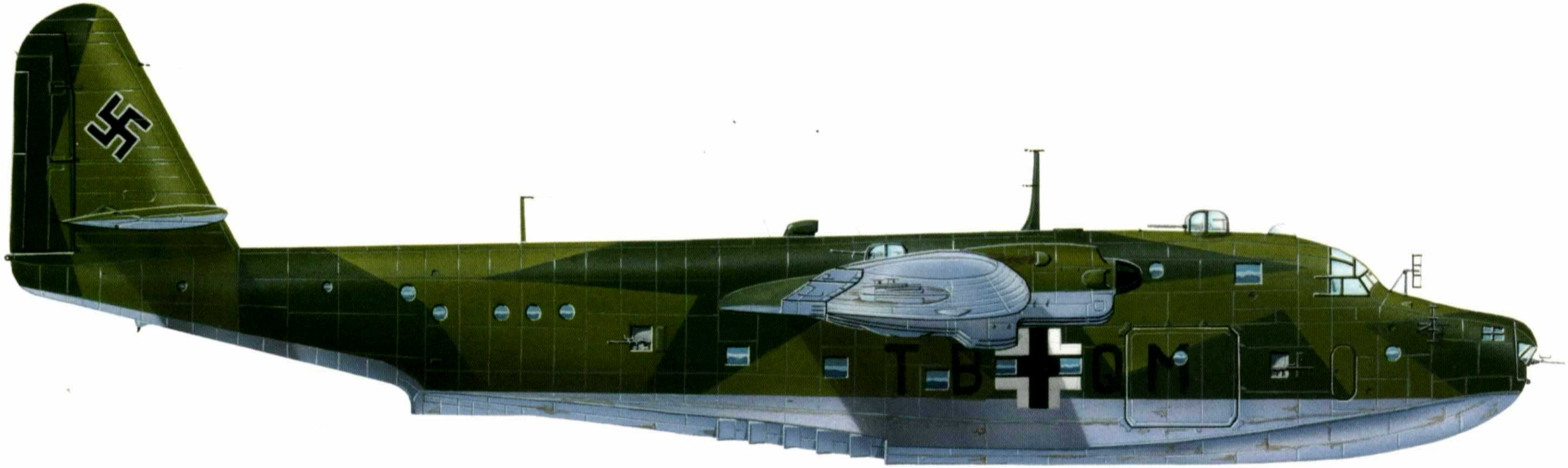
Bug- und Heckansicht des Blohm & Voss BV 222-Modells in einer typischen Glattwassersituation.



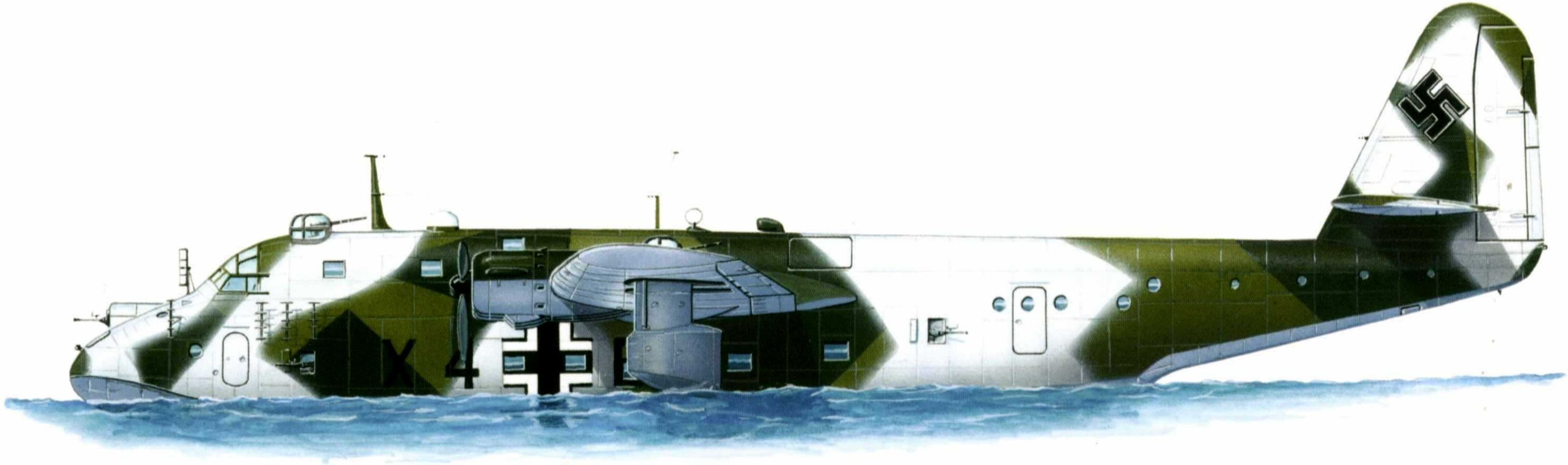


Blohm & Voss BV 222 V8 mit dem Kennzeichen X4+HH der LTS-See 222 mit dem Anstrichsystem des Jahres 1942

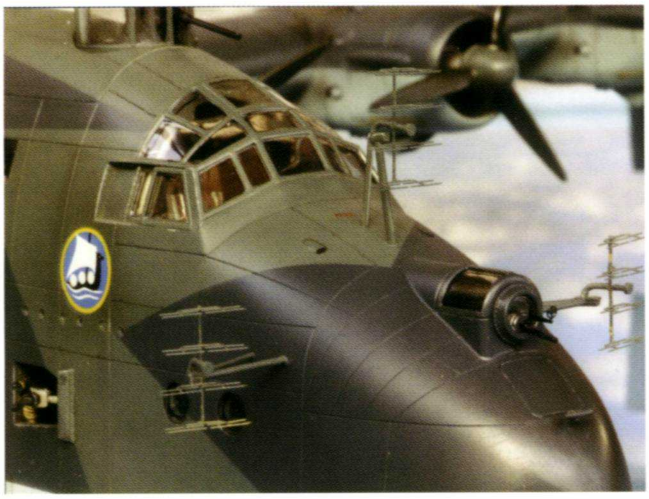

S8
5
10 m
M•MEYER



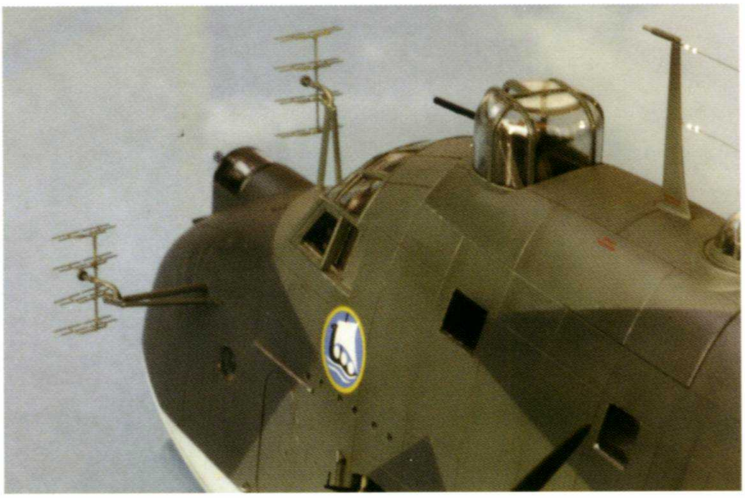
Blohm & Voss BV 222 C-1 mit Dieselmotoren. Stammkennzeichen TB+QM. Rüstzustand ca. 1943.



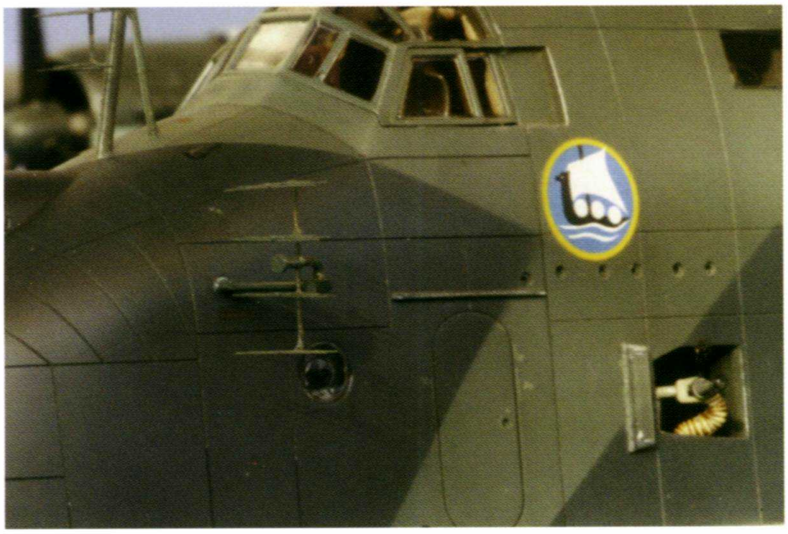
Blohm & Voss BC 222 V2 als X4+BH mit zusätzlicher Wintertarnung für die Operation „Schatzgräber“ im Jahre 1944.



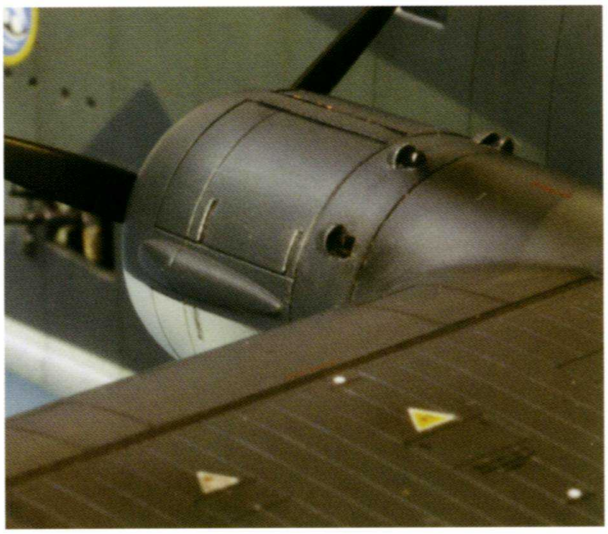
Die Antennanlage ist ein wahres Meisterwerk.



Der obere Waffenstand im Details.

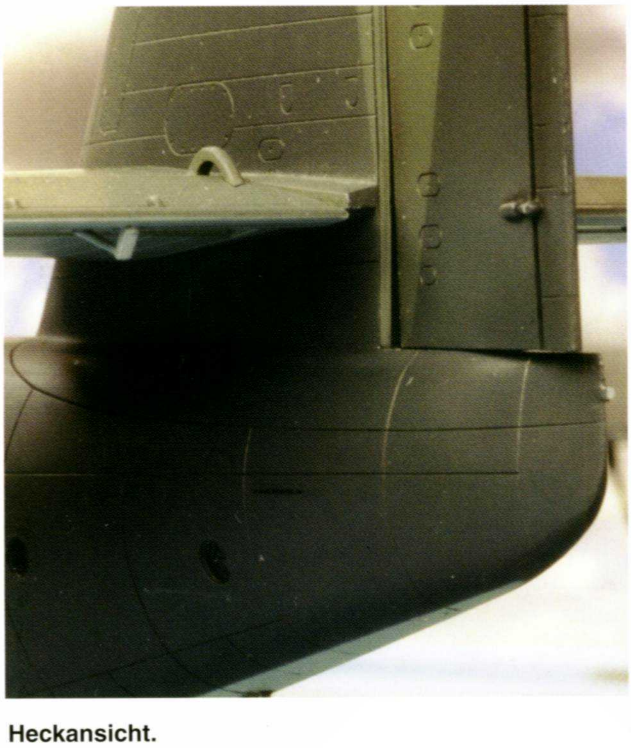


Auch der seitliche Waffenstand auf der vorderen linken Seite ist sehr fein detailliert.

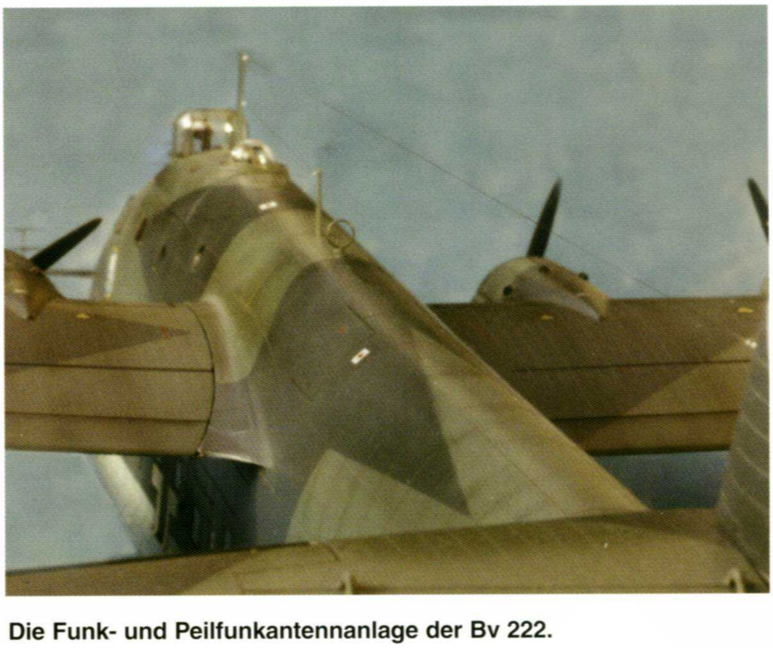


Der Austritt der Auspuffrohre wurde dezent verfärbt, um die Verrußung darzustellen.

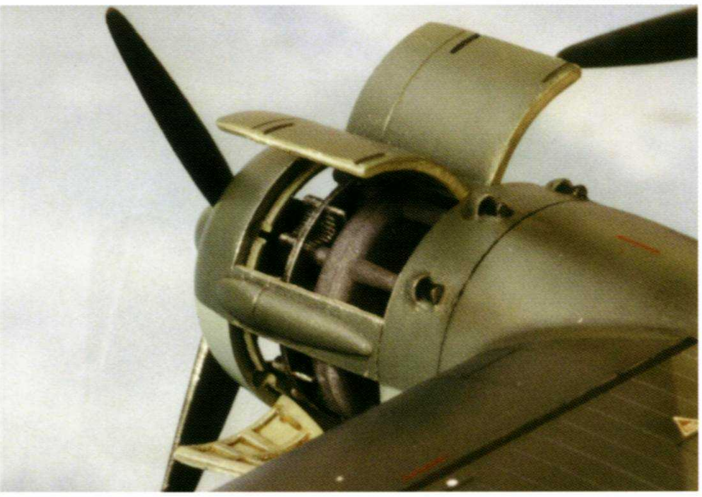
Das Modell der BV 222 im Detail



Heckansicht.

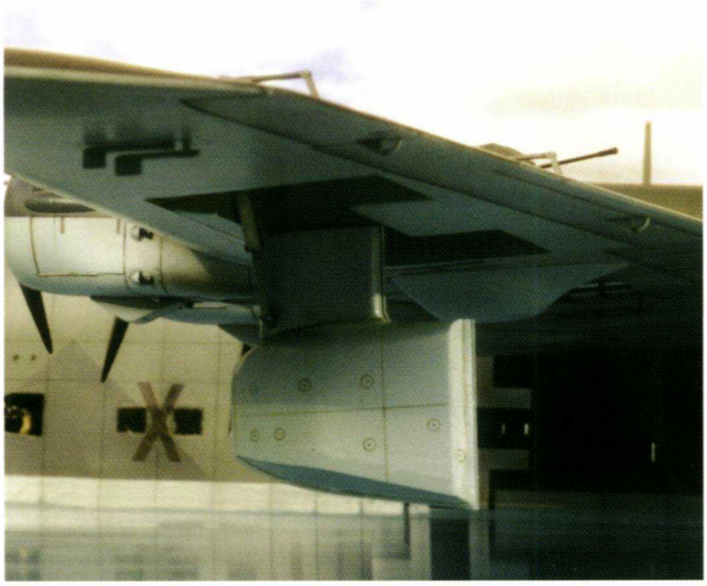


Die Funk- und Peilfunkantennanlage der Bv 222.



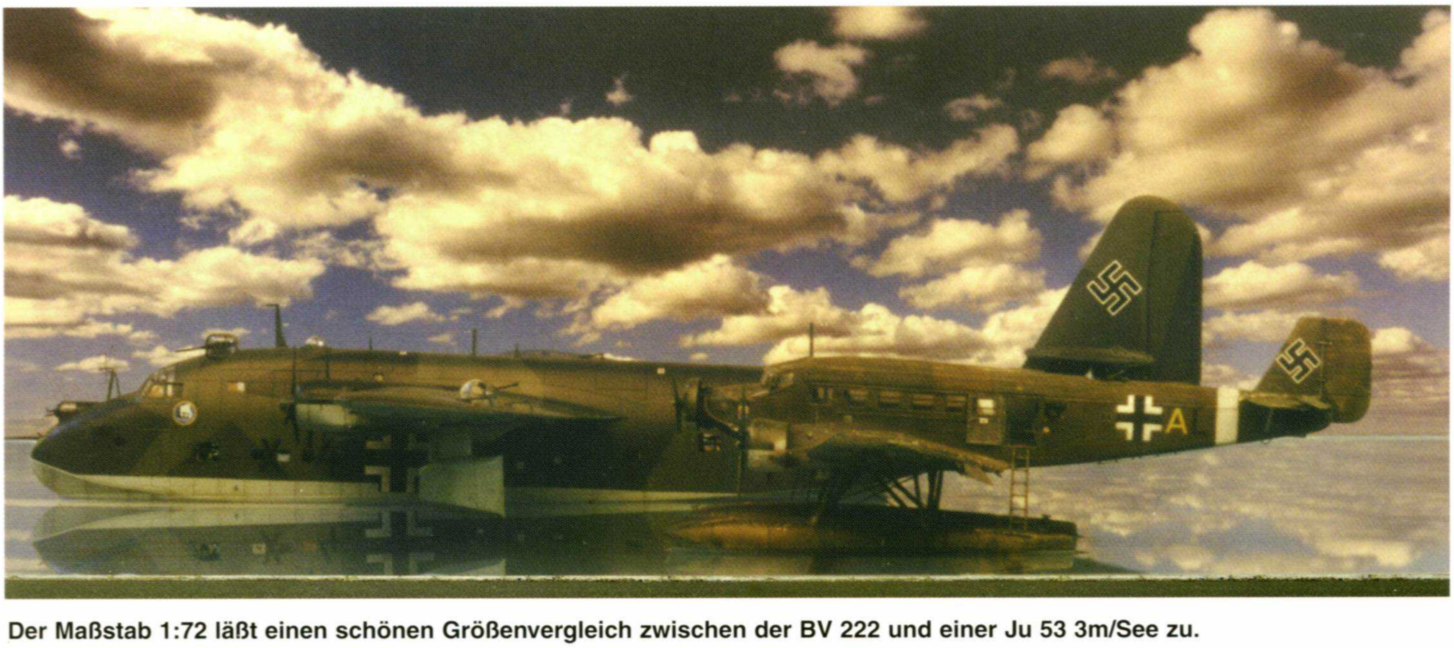
Die Darstellung eines offenen Motors haucht einem Modell Leben ein. Natürlich ist die Detaillierung äußerst aufwendig. Bemerkenswert der gelungene Rost am Auspuffringsammler.

Detailansicht der rechten Motorenanlage mit wirkungsvoll aufgeklapptem Motor.

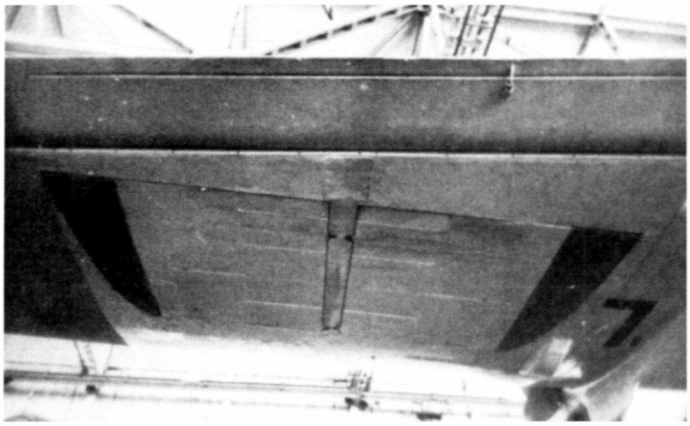


Auf diesem Bild der linken Stützschwimmer ist der Hydraulikzylinder besonders gut zu erkennen.

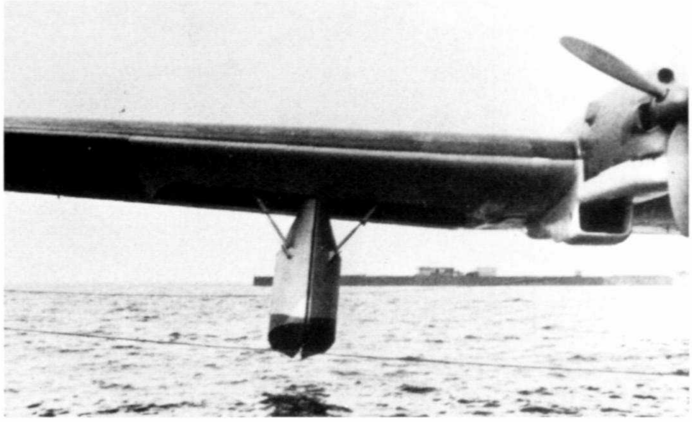
Die aufwendige Konstruktion der geteilten Stützschwimmer ist hier sehr schön dargestellt.



Der Maßstab 1:72 läßt einen schönen Größenvergleich zwischen der BV 222 und einer Ju 53 3m/See zu.



Die Stützschimmer der Blohm & Voss BV 222 waren geteilt und fuhren mit Hilfe von elektrisch betriebenen Seilzügen in Schächten an der Unterseite der Tragfläche ein.



Bei waagerechter Lage des Flugbootes befanden sich die Stützschwimmer einen Meter über der Wasserlinie.

50 Stunden überholt werden mußten.

Mit der Blohm & Voss BV 222 V7, dem Musterflugzeug für die C-Serie, führte man entsprechende Versuche durch, auf die später noch näher eingegangen wird.

Nachdem die beiden Versuchsmuster Blohm & Voss BV 222 V3 Werknummer 222/439 (X4+CH) und V5 Werknummer 222/000 0005 (X4+EH) in Travemünde für ihren neuen Aufgabenbereich umgerüstet waren, wurden sie am 17. Mai und 12. Juni 1943 von der in Biscarosse an der französischen Atlantikküste stationierten 1.(F)/Aufklärungs Gruppe 129 übernommen.

Die Stadt Biscarosse liegt am Ufer des gleichnamigen Sees, etwa 70 km südöstlich von Bordeaux entfernt. Der kleine Biscarosse See bot einen idealen Liegeplatz für Flugboote und war durch eine nur ca. 8 km breite Landbrücke von der Küste des Golfes von Biskaya getrennt. Ein Einsatz wird durch das Flugbuch von Oberleutnant Möhring belegt, der am 9. Juni 1943 mit der BV 222 V3 um 14.00 Uhr von Biscarosse aus zu einem 15stündigen Fernaufklärungsflug startete. Die Royal Air Force erfuhr, vermutlich durch ihre Funkaufklärung, bald darauf von der Verlegung dieser beiden Flugboote an die Küste der Biskaya und so gelang am 20. Juni 1943 vier De Havilland D.H.98 Mosquito II der No 264th Squadron ein Überraschungsangriff auf den Stützpunkt der 1.(F)Aufkl.Gr.129, bei dem die vorgenannten beiden „Wiking" und eine Blohm & Voss BV 138, auf dem Biscarosse See vor Anker liegend, zerstört wurden. Die Vernichtung dieser beiden Großflugboote war für die deutsche Seekriegsleitung ein schmerzlicher Verlust. Großadmiral Dönitz meinte dazu, die Zerstörung der beiden „Wiking" „...komme der Versenkung von zwei Kreuzern in einer Seeschlacht gleich...".

In den 1990er Jahren begannen französische Taucher des Centre d'Essais des Landes (CEL) mit der Bergung von Teilen der Blohm & Voss BV 222 V3 aus dem Biscarosse See.

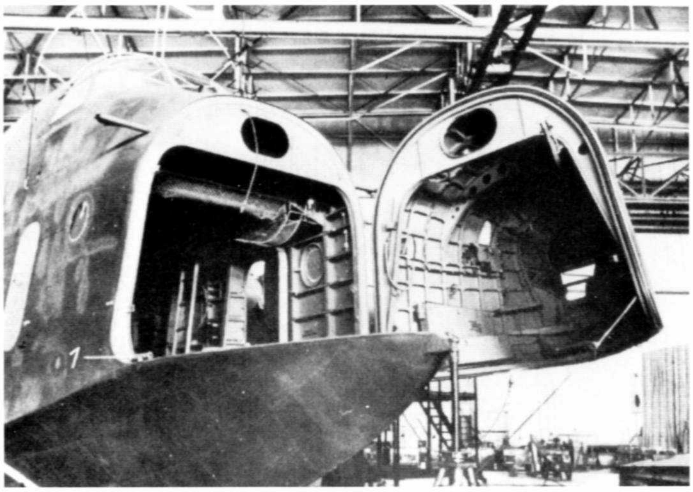
Eine kuriose Fußnote in der Geschichte der Blohm & Voss BV 222 war auch, daß der Oberbefehlshaber der Luftwaffe Anfang des Monats Juni 1943, trotz des gravierenden Mangels an Fernaufklärern, den Befehl erteilte, eine BV 222 ausschließlich als Seenotrettungs-Flugzeug einzusetzen. Dieser Befehl muß überraschen, denn die „Wiking" war aufgrund ihrer geringen Seetüchtigkeit, die Wasserungen nur bei einem Seegang von 1 oder 2 erlaubte, für eine solche Aufgabe denkbar ungeeignet. Die Notwendigkeit einer BV 222 als Seenotrettungs-Flugzeug stand auch deshalb in Frage, da zur gleichen Zeit in Westfrankreich vier, ehemals französische Flugboote des Typs Breguet 521 Bizerte bei der 1. Seenotstaffel der Luftwaffe in Brest-Hourtin im Dienst standen, die auch bei einem Seegang von 4 bis 5 eingesetzt werden konnten.

Nach dem erfolgreichen Angriff der Mosquito II der No 264th Sqdn., RAF, auf den Stützpunkt der 1.(F)Aufkl.Gr.129 in Biscarosse waren von den BV 222-Versuchsmustern nur noch die Blohm & Voss BV 222 V2 und V4 übriggeblieben und diese sollten künftig ebenfalls als Fernaufklärer für die deutsche Kriegsmarine eingesetzt werden. Nach den bitteren Erfahrungen des 20. Juni 1943 wurden auf die Initiative von Großadmiral Dönitz – zum besseren Schutz dieser Flugboote – Stichkanäle am Ufer des Biscarosse Sees angelegt, in welche man die beiden, zu diesem Zeitpunkt noch vorhandenen „Wiking" zur besseren Tarnung und Wartung schleppen konnte.

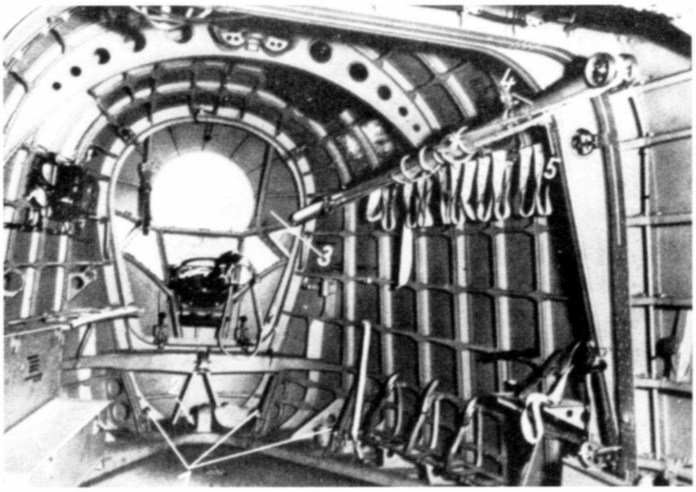
Inzwischen sah die Planung der deutschen Seekriegsleitung (SKL) die Aufstellung eines „Geschwaders für Fernstaufklärung" vor, wobei man die immer wieder verwendete Formulierung „Fernst" allem Anschein nach als Steigerung des Begriffes „Fern" verstanden wissen wollte. Bis zum Jahresende 1943 sollten sechs Blohm & Voss BV 222 C in einer Fernaufklärungsstaffel zusammengefaßt werden. Ergänzend dazu war beabsichtigt, auch landgestützte Flugzeuge der Typen Junkers Ju 88H, Heinkel He 177 und Junkers Ju 290 A, sowie auch Seeflugzeuge Blohm & Voss BV 138 und Arado Ar 196 einzusetzen, wobei das letztgenannte, einmotorige Muster für die See-Nahaufklärung bestimmt war.

Dem Wunsch nach mehr Flugzeugen stand aber die damalige Fertigungssituation entgegen. Schwere Bombenangriffe auf die Produktionsstätten, der Mangel an Fachkräften sowie das Fehlen bestimmter Rohstoffe führte dazu, daß der Bau von Großflugzeugen nur auf kleine Stückzahlen begrenzt blieb. Auch die Produktion der Blohm & Voss BV 222 war davon betroffen. Kaum war die neue Baureihe BV 222 C aufgelegt, da traf das Muster bereits das „Aus". Am 3. August 1943 fiel bei einer Besprechung des Generalluftzeugmeisters die Entscheidung, zugunsten der kriegsbedingt notwenig gewordenen, verstärkten Produktion von Jagdflugzeugen des „Jägernotprogramms", die Fertigung der Blohm & Voss BV 222 und auch jene der älteren BV 138 auslaufen zu lassen, sowie auch das Nachfolgemuster der „Wiking", die noch größere Blohm & Voss BV 238, erst gar nicht in die Serienfertigung zu nehmen. Nach dem Lieferplan vom November 1941 hätten bis zum Jahresende 1945, bei einem Ausstoß von bis zu vier Maschinen monatlich, insgesamt 86 Blohm &Voss BV 222 gebaut werden sollen. Aufgrund der Forderungen der deutschen Seekriegsleitung war im Luftwaffenbauprogramm 223 des Frühjahres 1943 auch eine kleine Serie der „Wiking" für die Kriegsmarine vorgesehen. Bis zum Dezember 1943 sollten fünf BV 222 C, im folgenden Jahr weitere 17 Exemplare und schließlich im Jahr 1945 nochmals 18 dieser Flugboote gebaut werden. Trotz des Produktionsstopps der Blohm & Voss BV 222 im August 1943 wurden die bis zum Dezember 1943 fertigzustellenden Maschinen mit verringerter Priorität dennoch bis zm Mai 1944 fertiggebaut. Anstelle der ursprünglich geplanten 86 Blohm & Voss BV 222 „Wiking" wurden somit nur mehr wenige Exemplare fertiggestellt.

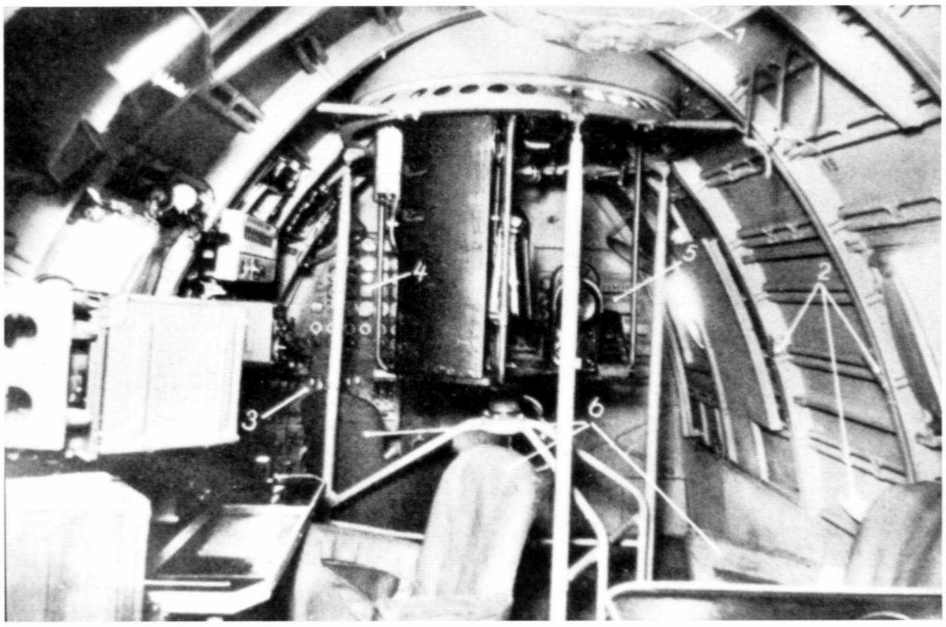
Da man wegen der immer stärker werdenden, alliierten Abwehr im Atlantik keine annehmbaren Einsatzbedingungen für die Blohm & Voss-Flugboote mehr sah, kam man zum Schluß, die BV 222 und BV 138 bei der Luftflotte 5 in Norwegen zusammenzuziehen. Auf diesem Kriegsschauplatz erwartete man, aufgrund der Geländeverhältnisse und der geringeren gegnerischen Abwehr, günstigere Einsatzbedingungen für diese langsamen Flugboote, die durch neu-



Alle Wiking der C-Reihe erhielten im Bug eine Großraum-Ladeklappe eingebaut, wie hier im Bild die BV 222 C-09.



Blick vom Bugraum nach vorne, auf die geschlossene Großraum-Ladeklappe. Dieser Bugraum erstreckte sich vom Spant Nr. 1 bis zum Spant Nr. 7.



Der Flugzeugführerraum der Blohm & Voss BV 222 V7, von vorne nach hinten gesehen. Gut erkennbar ist der Unterteil des HD 151/D-Waffenturmes des B1-Standes.

este Flugzeugentwicklungen der letzten Jahre als bereits veraltet angesehen wurden. Aus diesem Grund sollte der Fliegerführer Atlantik mit dem Eintreffen der ihm neu zugeteilten Fernaufklärungsgruppe 5 (FAGr.5) alle seine Blohm & Voss BV 222 ab dem 1. November 1943 an die Luftflotte 5 abgeben.

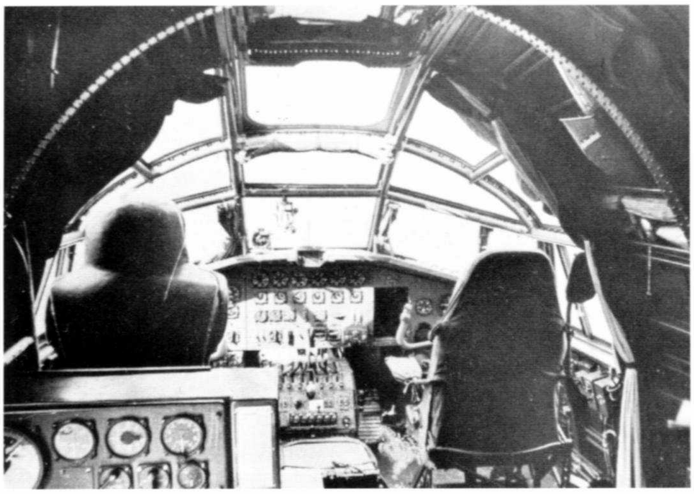
Dagegen stemmte sich nun wiederum die Seekriegsleitung und auf deren Drängen entschied der Luftwaffenführungsstab am 14. Oktober 1943, daß die BV 222 auch nach der Etablierung der FAGr.5 in Biscarosse ebenfalls weiterhin dort stationiert bleiben und dem Fliegerführer Atlantik zur Verfügung stehen sollten.

In Ermangelung von Arbeitskräften konnte die Bodenorganisation in Biscarosse aber nicht mehr weiter ausgebaut werden und so betrug der Klarstand der „Wiking“-Flugboote der 1.(F)/Aufklärungs Gruppe 129 – auch nach der Zuteilung der neuen C-Versionen – durchschnittlich nur zwei Maschinen.

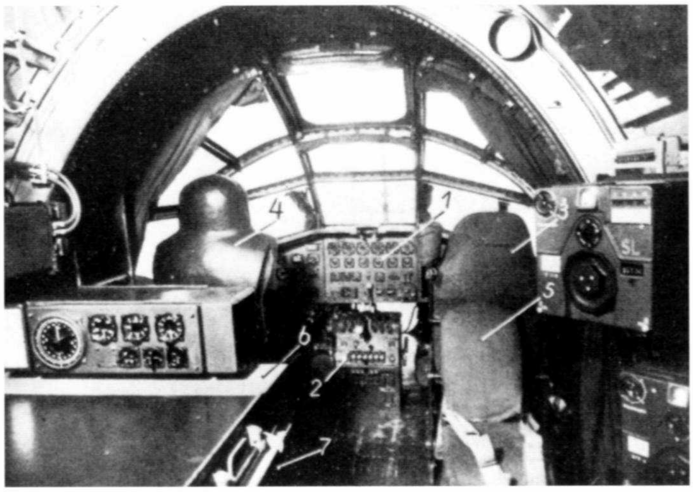
Die zivile Baureihe B der „Wiking“ blieb kriegsbedingt nur ein Reißbrett-Entwurf und das Musterflugzeug für die nachfolgende Blohm & Voss BV 222 C-Reihe war die V7 (Werknummer 222/031 0007) mit der Kennung TB+QL. Diese Maschine war am 1. April 1943 erstmals geflogen und nahm ab dem folgenden 14. April desselben Jahres ihre Flugerprobung auf. Die BV 222 V7 wurde als Musterflugzeug der C-Baureihe auch als BV 222 C-07 bezeichnet. Die für den Antrieb dieser Version vorgesehenen Junkers Jumo 208-Dieselmotoren mit 1500 PS (1103 kW) Leistung standen aber noch nicht zur Verfügung und an ihre Stelle traten die deutlich leistungsschwächeren Junkers Jumo 207 C, welche 1000 PS (735 kW) Leistung abgaben. Es zeigte sich aber bald, das der Jumo 207 C ein empfindliches Triebwerk war, das zu Störungen neigte. Dieses Problem sollte alle mit diesem Schwerölmotor ausgerüsteten BV 222 der C-Reihe ihre gesamte Dienstzeit über begleiten. Es bestand bei der „Wiking“ auch die Möglichkeit Startraketen einzusetzen. Diese als R-Geräte (Rauch-Geräte) bezeichneten Hilfsraketen erlaubten eine Steigerung des Abfluggewichtes auf 51.000 kg, in Ausnahmefällen sogar auf 53.000 kg. Für das nicht verwirklichte Projekt Blohm & Voss BV 222 B hatten die Konstrukteure einen aufklappbaren Rumpfbug entwickelt. Wenngleich bei der C-Serie nicht an einen Transporteinsatz gedacht war, so wurde dieses Konstruktionsmerkmal dennoch von der zivilen Baureihe B übernommen. Es ergaben sich auch noch andere Detailänderungen des Rumpfbugs, so daß die Länge der Baureihe C um 50 cm auf 37 m anstieg. Die Erprobung der BV 222 V7 erfolgte kriegsbedingt, überwiegend im Bereich der Ostsee. Hier fanden auch Versuche der Betankung der Flugboote mit Dieselkraftstoff durch Unterseeboote statt.

Während der Besetzung der Niederlande gelangten unter anderem drei holländische Unterseeboote der „O.21“-Klasse in deutsche Hände. Die Unterseeboote der niederländischen Marine wurden mit einem „O“ bezeichnet, gefolgt von einer arabischen Ziffer, z. B. „O.21“, wenn sie für den Einsatz in den Heimatgewässern bestimmt waren. Jene Boote, welche in den niederländischen Kolonien zum Einsatz kamen, die sogenannte „Kolonial-Klasse“, wurde mit einem „K“ und einer römischen Ziffer bezeichnet, z. B. „K.XII“. Die ehemaligen niederländischen Unterseeboote „O.25“, „O.26“ und „O.27“ wurden 1940/41 bei der deutschen Kriegsmarine für 44 Mann ausgelegt und als „UD.3“, „UD.4“ und „UD.5“ wieder in Dienst gestellt. Sie besaßen eine Größe von je 8881/1380 BRT, waren knapp 78 m lang und hatten in holländischen Diensten eine Besatzung von je 60 Mann.

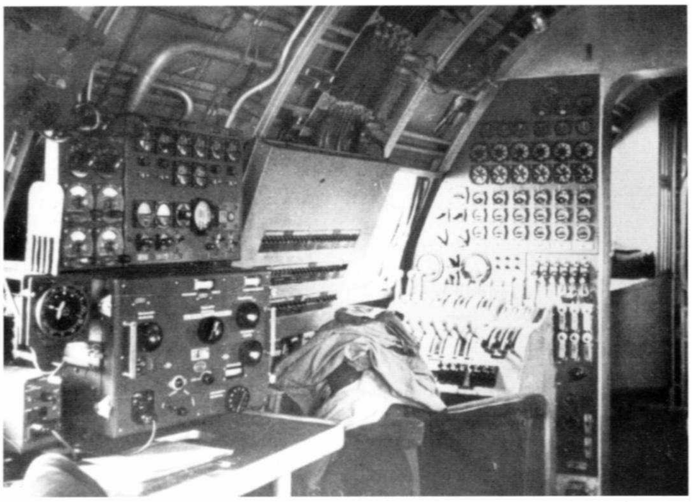
Das Unterseeboot „UD.4“ wurde am 28. Januar 1941 unter dem Kommando von Korvettenkapitän Brümmer-Patzig bei der Kriegsmarine in Dienst gestellt und übernahm die Aufgaben eines Schul- und Versuchsbootes. Vom Januar 1943 bis zum



Der Flugzeugführerraum der Blohm & Voss BV 222 V7.

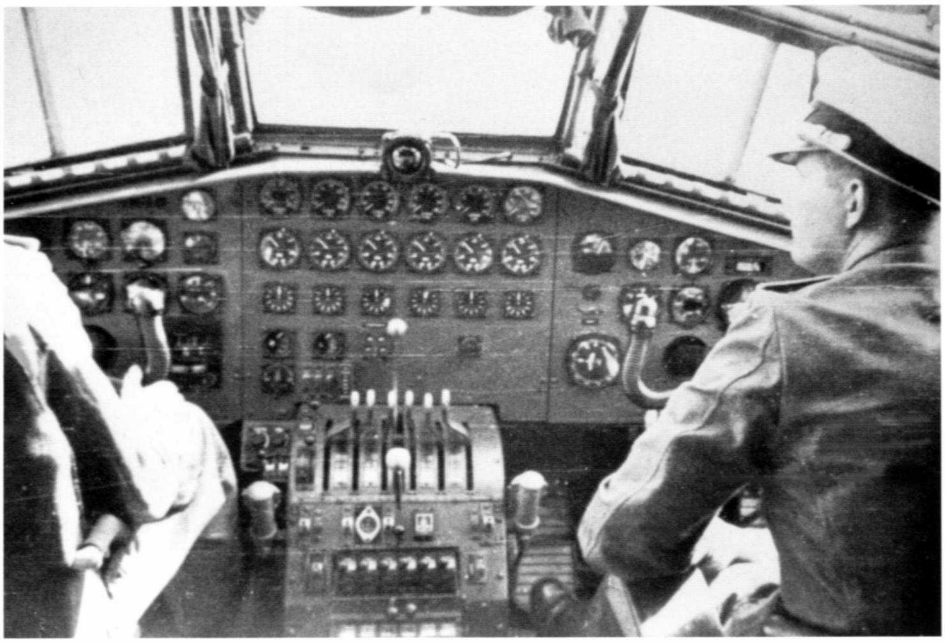


Ein weiteres Foto der BV 222 V7. Links im Bild erkennt man den “Navigationsschrank“.



Links erkennt man die Funkanlage und rechts den Maschinenleitstand der Blohm & Voss BV 222 V2 .

Allein das vordere Armaturenbrett der Blohm & Voss BV 222 verfügte über knapp 40 Anzeigegeräte und Schalter.



November 1944 war es der 27. Flottille in Gotenhafen unterstellt.

Die immer stärker werdende U-Boot-Abwehr der Alliierten führte zwangsläufig zu neuen Taktiken der deutschen Kriegsmarine. Dazu gehörte auch die Betankung (welche bei der Marine „Beölung“ genannt wurde) von Unterseebooten durch andere U-Boote. Deshalb begann auch „UD.4“ nach entsprechenden Umbauten des Oberdecks ab dem Spätsommer 1943 mit Versuchen, die wie folgt abliefen:

„UD.4“ fuhr mit rund 2–3 Knoten (3,5–5,5 km/h) Geschwindigkeit über Wasser dem zu versorgenden Unterseeboot voraus. Die Übergabe des Beölungs-Schlauches und eines Telefonkabels erfolgte mittels einer Schlepptrosse und einer Boje. Das zu beölende U-Boot nahm zunächst die Boje auf und befestigte dann die Schlepptrosse am Rumpf, um dann das Telefonkabel und den Beölungsschlauch anzuschließen. Danach tauchten beide U-Boote auf 30–35 m Tiefe, wobei „UD.4“ das zu beölende Unterseeboot mit etwa 3–4 Knoten (5,5–7,5 km/h) schleppte. Mangels einer Pumpenanlage mußte das Öl mit Hilfe von Druckwasser durch den Schlauch gepreßt werden. Für die Übergabe von 80 Kubikmetern Öl wurden dabei knapp vier Stunden benötigt. Nach dem Ende des Manövers tauchten die beiden U-Boote wieder auf und „UD.4“ erhielt Boje, Beölungs-Schlauch, Telefonkabel und Trosse zurück.

Im Rahmen der Ausbildung führte „UD.4“ bis Ende 1944 insgesamt 220 Versorgungen durch. Und so diente dieses Unterseeboot auch zu Betankungsversuchen mit der Blohm & Voss BV 222 V7, die natürlich über Wasser, aber analog der Beölung von Unterseeboot zu Unterseeboot erfolgte. Parallel zu dieser Erprobung hatte die Kriegsmarine die Mitführung von Flugbenzin in U-Booten mit folgendem Ergebnis untersucht:

- Unterseeboot Typ VIID:
  23 Tonnen in Minenschächten
- Unterseeboot Typ IXC:
  23 Tonnen in Regelbunkern
- Unterseeboot Typ XB:
  95 Tonnen in Minenschächten

Die Reichweite der Blohm & Voss BV 222 wurde ebenfalls berechnet, wobei sich die nachstehenden Werte für die BV 222 A ergaben:

- bei Seegang 1:

Betankung	20.000 Liter
Reichweite	5500 km
Eindringtiefe	2200 km

- bei Seegang 2 - 3:

Betankung	8000 Liter
Reichweite	2200 km
Eindringtiefe	900 km

Dank der verbrauchsarmen Dieselmotoren wurden für die Blohm & Voss BV 222 C bessere Leistungen erwartet :

- bei Seegang 1 und Einsatz von Startraketen:

Betankung	17.000 Liter
Reichweite	6300 km
Eindringtiefe	2500 km

- bei Seegang 1 ohne Startraketen:

Betankung	13.000 Liter
Reichweite	3500 km
Eindringtiefe	1400 km

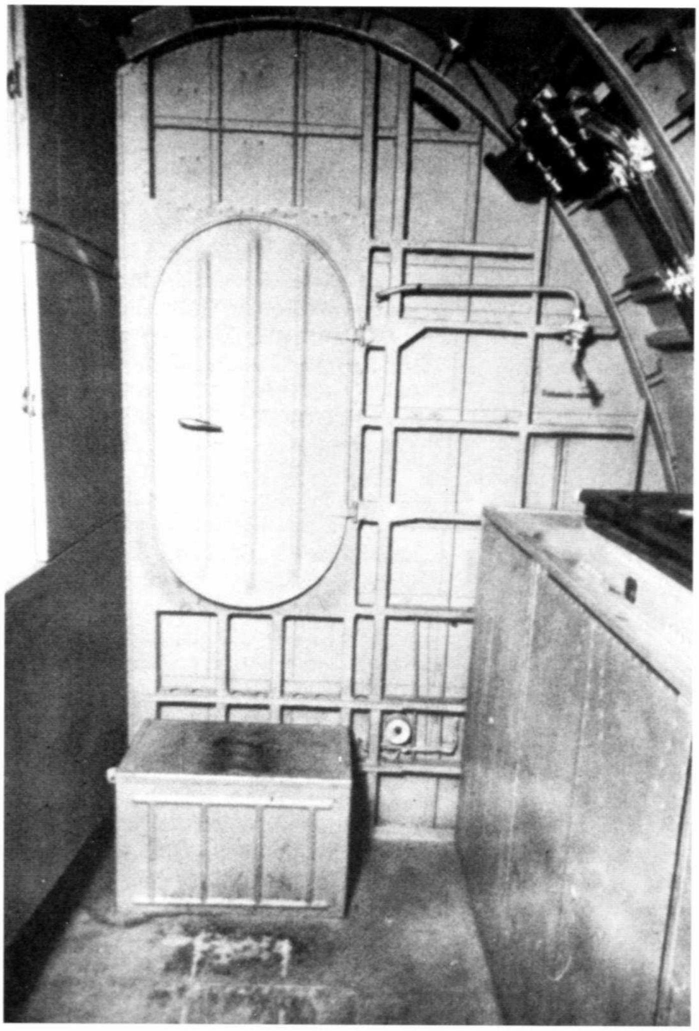
- bei Seegang 2-3 und einer Betankung von 8000 Litern entsprachen die Leistungen der BV 222 A.

Die mit der Blohm & Voss BV 222 V7 durchgeführten Versuche verliefen allerdings unbefriedigend, denn Wasser gelangte dabei in die Kraftstofftanks, worauf es zum Motorausfall von drei Triebwerken kam und die „Wiking“ nach Gotenhafen zurückgeschleppt werden mußte. Ein ähnlicher Betankungseinsatz in der Biskaya wurde danach aufgrund der schlechten Erfahrungen mit der V7 abgesagt. Nachdem auch die Einsatzerprobung mit Blohm & Voss BV 138-Flugbooten und „U 255“ unter dem Kommando von Kapitänleutnant Reche, einem Unterseeboot der VIIC-Klasse, in den Gewässern Sibiriens negative Ergebnisse brachte, wurde schließlich der Gedanke der Treibstoffversorgung von Flugbooten durch U-Boote auf hoher See aufgegeben. Die Vorstellung von längeren Atlantikoperationen mit der „Wiking“ war auch – wie schon erwähnt – aufgrund ihrer geringen Seetauglichkeit (Seegang 1 bis 2) nicht zu verwirklichen.

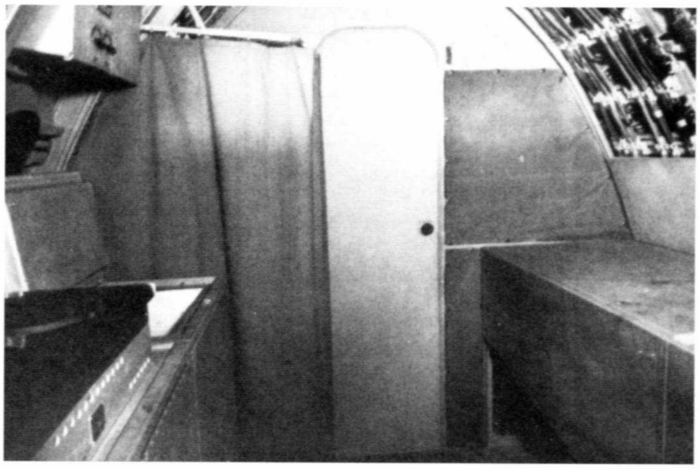
Davor gab es auch Gedankenspiele bezüglich eines möglichen Angriffs auf New York. Adolf Hitler selbst trat mit dieser Idee im Juni 1942 an den General der Flieger, Generaloberst Hans Jeschonnek heran. Er war der Auffassung, daß Blohm & Voss BV 222-Flugboote von Unterseebooten aus nachbetankt werden könnten, so daß ein Bombenangriff auf die amerikanische Metropole durchführbar war. Im folgenden Monat wurde die Möglichkeit untersucht, mit einer oder zwei BV 222 New York anzugreifen. Die beiden Flugboote sollten etwa 1000 km vor der amerikanischen Küste von zwei deutschen Unterseebooten des Typs IXC beölt werden und anschließend nachts das Judenviertel oder den Hafenbereich von New York angreifen. Als zusätzliche Sicherungsmaßnahme für den Hin- und Rückflug der beiden Flugboote sollte nördlich der Azoren ein drittes U-Boot stationiert werden. Großadmiral Dönitz hielt dieses Unternehmen für durchführbar, gab aber zu bedenken, daß durch diesen Ausfall der beiden IXC-Boote in diesem Zeitrum zwischen 60 und 80.000 BRT feindlichen Schiffsraums nicht versenkt würden. Auch im Stab des Generalluftzeugmeisters Erhard Milch war man von der Durchführbarkeit dieser Operation überzeugt. Generaloberst Jeschonnek hingegen lehnte dieses Vorhaben am 28. Juli 1942 als nicht durchführbar ab und trotz einer anschließenden Intervention Milchs bei Hermann Göring verlief die Idee eines solchen Angriffs schließlich im Sande. Es ist bisher auch nicht bekannt, womit die BV 222 C, die auch bei ihren Einsätzen gegen alliierte Konvois im Atlantik nie Abwurflasten mitführten, ihre Ziele in New York angreifen sollten.

Am 16. August 1943 wurde auch die Blohm & Voss BV 222 V7 dem Fliegerführer Atlantik zugewiesen. Über dem Atlantik verschlechterte sich in diesen Monaten, aufgrund der zunehmend materiellen und auch technischen Überlegenheit der Alliierten, die Lage für die deutschen U-Boote und ihre Langstrecken-Aufklärer immer mehr. Moderne alliierte Flugzeuge, ausgerüstet mit Radar, eine englischsprachige Abkürzung

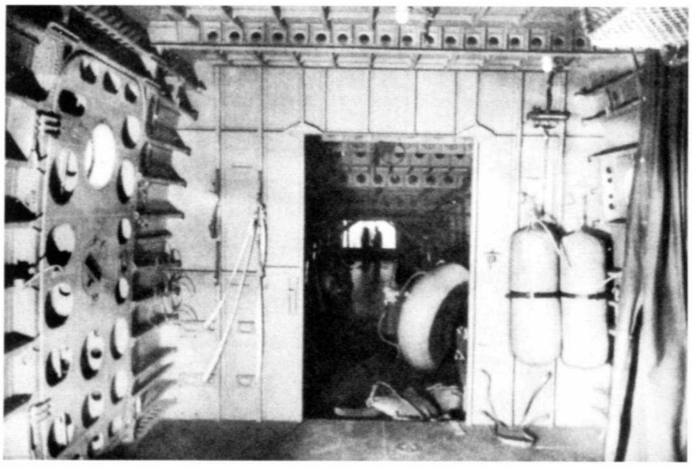
Der Wirtschaftsraum einer „Wiking“ – hier gesehen in Flugrichtung – reichte vom Spant Nr. 22....



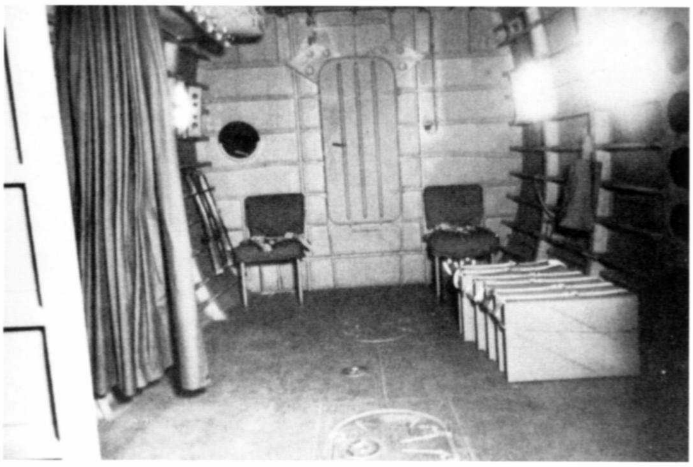
...bis zum Spant Nr. 26 (hier gegen die Flugrichtung fotografiert).



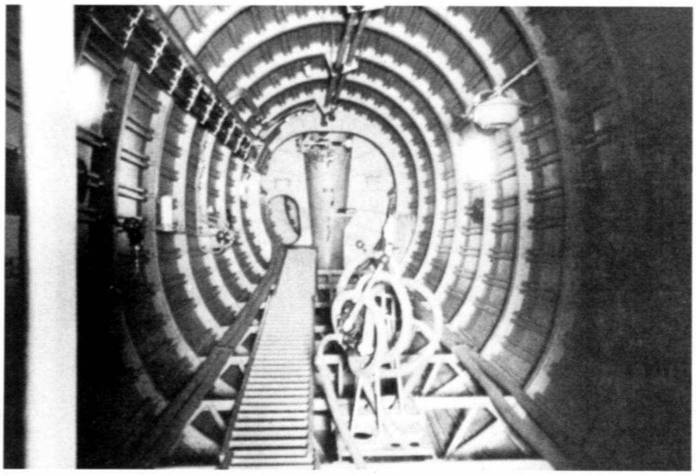
Der Wirtschaftsraum der Blohm & Voss BV 222 ist auch das Reich des „chef de cuisine“.



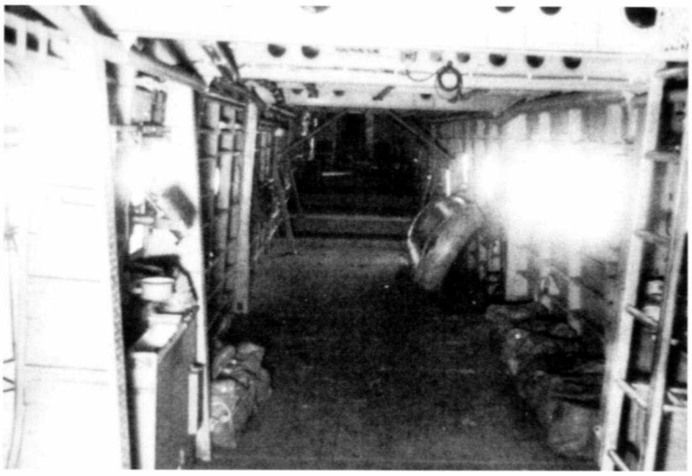
Der Aufenthaltsraum für die Besatzung befand sich im unteren Deck – hier von hinten nach vorne aufgenommen.



Der gleiche Aufenthaltsraum einer Blohm & Voss BV 222 A gegen die Flugrichtung fotografiert.



Der Heckraum des Flugbootes begann bei Spant Nr. 44 und reichte bis zum „Bootsende“.



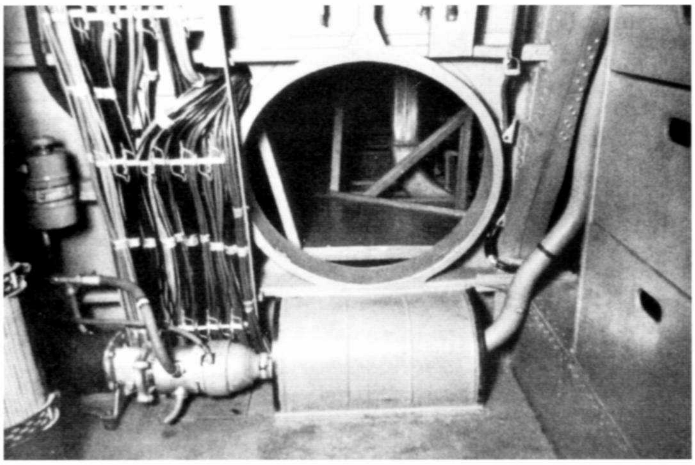
Der große Laderaum einer „Wiking“, hier von vorne...

...und von hinten aufgenommen.

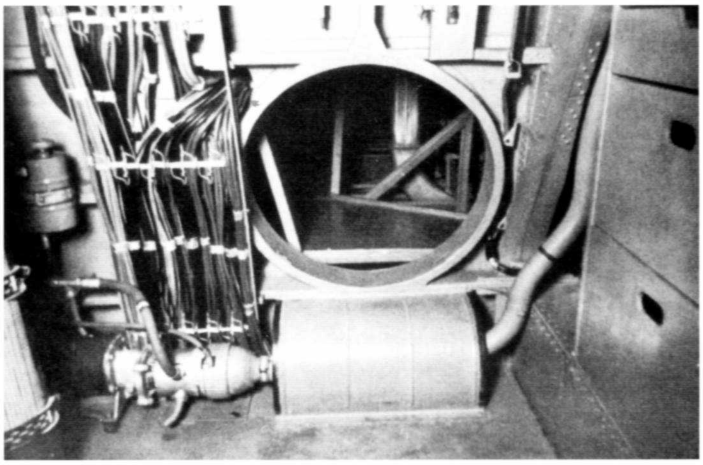
von Radio Detection And Ranging, ist ein Verfahren zur Erkennung, Ortung und Entfernungsmessung von Objekten, in welchem Großbritannien ab der Mitte des Zweiten Weltkrieges führend war, und schweren Waffen, machten den deutschen Unterseebooten das Leben schwer. Die Funkmeßtechnik weitete sich in den Kriegsjahren von den Luftwarn- und Feuerleitsystemen auch auf andere Bereiche aus. Einer dieser neuen Teilbereiche war „Asdic“ (Allied Submarine Devices Investigation Commitee) ein aktiv-akustisches Unterseeboot-Ortungsgerät, welches für die deutschen U-Boote eine große Gefahr darstellte und unter diesen viele Opfer forderte.

Die Fernaufklärer der Kriegsmarine hingegen stießen bei ihren Einsätzen in zunehmenden Maße auf alliierte Geleitzüge, die von Geleit-Flugzeugträgern oder CAM-Schiffen begleitet wurden, die Jagdflugzeuge zur Abwehr der deutschen Flugzeuge an Bord hatten. Die britischen „Catapult Armed Merchant Ships“ (CAM) waren Handelsschiffe, die Teil eines Konvois waren und auf einem Katapult eine Hawker „Sea Hurricane“ für einen einmaligen Abfangeinsatz mitführten. Falls ein deutscher Langstrecken-Aufklärer diesen Konvoi entdeckte, startete diese „Sea Hurricane“ mittels ihres Katapults und versuchte, den feindlichen Aufklärer abzuschießen bzw. abzudrängen, bevor dieser deutsche Unterseeboote an den Konvoi heranführen konnte. Nach der Beendigung dieser Aufgabe bzw. nach dem der Treibstoff des Jagdflugzeuges aufgebraucht war, mußte es, falls kein Landeplatz an Land mehr erreichbar war, in der Nähe des Konvois notwassern, damit sein Pilot geborgen werden konnte.

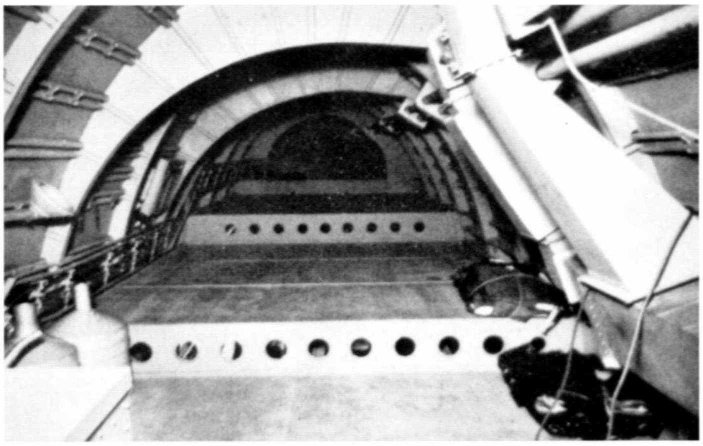
In dieser Situation dachte man – wie bereits erwähnt – darüber nach, die noch zur Verfü-



Im Bild der Durchstieg zum vorderen...



...und zum hinteren Kriechgang einer Blohm & Voss BV 222.



Der Gepäckraum einer „Wiking", aufgenommen gegen die Flugrichtung.

gung stehenden Blohm & Voss BV 222 V2, V4, V7 und C-09 (TB+QM) in Norwegen zu stationieren. Dagegen sprachen jedoch wiederum zwei Gründe. Zum einen gab es dort keinen geeigneten Stützpunkt, um diese Großflugboote optimal zu stationieren bzw. zu versorgen und zum anderen legte die deutsche Seekriegsleitung ihr Veto gegen diese Verlegung ein und hatte Erfolg damit. Somit wurde die BV 222 C-09 (ex-V9) am 23. Juli 1943 vom Fliegerführer Atlantik übernommen. Die V-Muster 2 und 4, die bereits im Mai 1943 dem Fliegerführer Atlantik zugeteilt wurden, trafen nach einer gründlichen Inspektion am 16. September 1943 bei der 1.(F)Aufkl.Gr.129 in Biscarosse ein. Wenige Tage später, am 25. September, führte die Blohm & Voss BV 222 V2 (X4+BH) ihren ersten Aufklärungsflug von 19 Stunden Dauer durch. Bis zum 8. Oktober 1943 brachten es die beiden Flugboote auf sieben Einsätze, bei denen drei Geleitzüge (MKS 25 am 29. September westlich von Lissabon, UA 2 am 3. Oktober südwestlich von Irland und SC 143 am 8. Oktober im Ostatlantik) ausgemacht werden konnten. Es gelang den „Wiking" jedoch nicht, eigene Unterseeboote an diese alliierten Konvois heranzuführen. In einem Fall wurde erfolglos versucht, die U-Boot-Gruppe „Roßbach" an einen der gesichteten Geleitzüge heranzuführen. Das diese Fehlleistungen teilweise auch hausgemacht waren, zeigt das Beispiel des Aufklärungsfluges von Oblt. Möhring mit einer BV 222 vom 8. Oktober 1943. Um 13.39 Uhr diesen Tages sichtete er den alliierten Geleitzug SC 143, bestehend aus 39 Frachtschiffen, einem Geleitträger sowie neun Sicherungsfahrzeugen auf der Position 56° Nord zu 25° West und gab sogleich per Funk dessen Standort an den Fliegerführer Atlantik durch. Dort wurde diese Meldung Kapitän zur See S. Godt zur weiteren Veranlassung vorgelegt. Godt glaubte aber nicht an die navigatorische Genauigkeit dieser Meldung, vermutete den Konvoi ca. 185 km weiter südlich und befahl seine Unterseeboote dorthin. Da die deutschen U-Boote nun aber viel zu weit südlich nach dem Konvoi SC 143 suchten, fanden sie ihn natürlich auch nicht und so wurde diese Aktion am folgenden 9. Oktober erfolglos abgebrochen. Später stellte sich dann heraus, daß der gemeldete Konvoi etwa 41 km nördlicher stand, als es die Meldung von Möhring besagte, und daß diese Standortbestimmung des Fernaufklärers bezüglich ihrer Genauigkeit eine hervorragende Leistung war, die aber aufgrund einer Fehlleistung anderen Orts trotzdem zu keinem Erfolg führte.

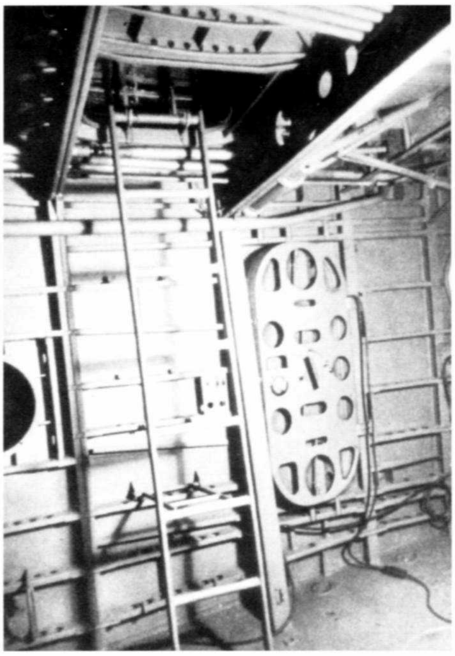
Nachdem vier Focke Wulf Fw 200 C einige Tage zuvor die Fühlung mit dem, aus Gibraltar kommenden und nach Norden steuernden Konvoi MKS.28 verloren hatten, entdeckte eine Blohm & Voss BV 222 der 1.(F) Aufkl.Gr.129 die alliierten Schiffe am 30. Oktober 1943 wieder und führte eine Reihe deutscher Unterseeboote heran. Der Konvoi, der aus 60 Schiffen und der Escort Group B.1 bestand, wurde in den kommenden Tagen von den U-Booten mehrmals angegriffen, wobei es Verluste auf beiden Seiten gab. Der Fliegerführer Atlantik urteilte angesichts dieses erfolgreichen Einsatzes der BV 222:

„Die Staffel hat in wiederholten schwierigen Einsätzen mit diesem Flugzeugmuster gute taktische Schulung und Einsatzbereitschaft gezeigt. Weiter so!"

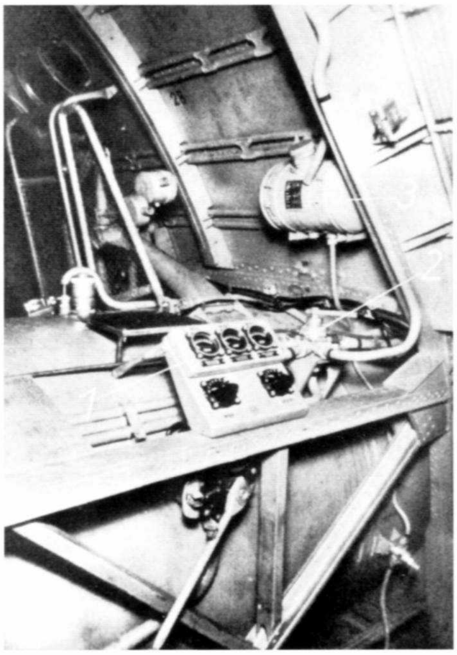
Am Mittag des 26. November 1943 sichteten deutsche Fernaufklärer im Nordatlantik den alliierten Konvoi MKS 31, der ebenfalls von der Escort Group B.1 begleitet wurde. Am folgenden Tag konnte eine Blohm & Voss BV 222 der 1.(F)Aufkl.Gr.129 mit diesem Konvoi, der sich inzwischen mit dem Geleitzug SL 140 vereinigt hatte und nun – zusätzlich geschützt durch die 2nd und 4th Support Group – aus 68 Schiffen bestand, fünf Stunden lang Fühlung halten und mit ihren Peilzeichen sechs deutsche Unterseeboote heranführen. Bei den folgenden Angriffen der U-Boote hielten sich deren Erfolge aber aufgrund der modernen und effizienten Abwehr der alliierten Schiffe und Flugzeuge in Grenzen.

Die Blohm & Voss BV 222 unternahmen ihre Aufklärungsflüge über dem Atlantik nur mit Start und Landung von Biscarosse aus. Der Fliegerführer Atlantik wollte auch Pendelflüge von Biscarosse nach Norwegen durchführen lassen, doch zeigte sich bei der Erkundung eines geeigneten Landungsplatzes in Norwegen, daß keiner der in Frage kommenden Seeflughäfen dort für Nacht- oder Schlechtwetterwasserungen dieser großen Flugboote geeignet war. So wurde zwangsläufig auf die Pendeleinsätze verzichtet.

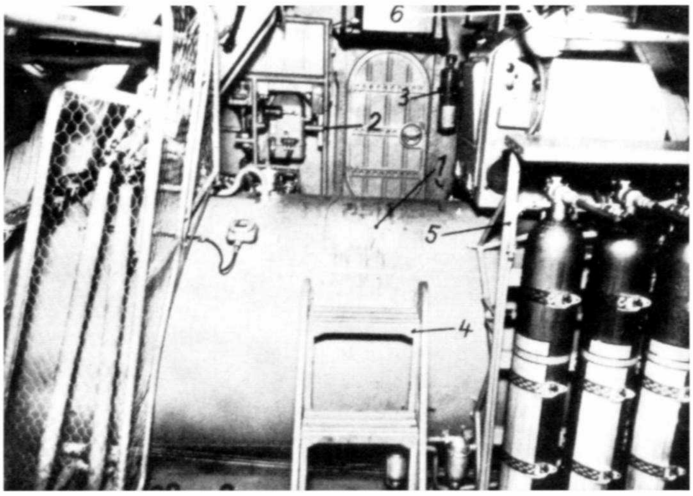
Neben ihrer Defensivbewaffnung und dem Rückwärtswarngerät FuG 216 Neptun verfügten die beiden Flugboote V2 und V4 für ihren neuen Aufgabenbereich auch über eine weitreichende Funkanlage und über das Schiffszielsuchgerät FuG 200 Hohentwiel, dessen kleine Antennen um den Bug der Flugzeuge gruppiert waren. Das FuG 200, welches auch von Focke Wulf Fw 200 C-4 und C-8 „Condor", sowie Junkers Ju 88 H, Ju 188 und Ju 290 A verwendet wurde, konnte Schiffe bis auf eine Entfernung von 200 km erfassen. Die Abwehrbe-



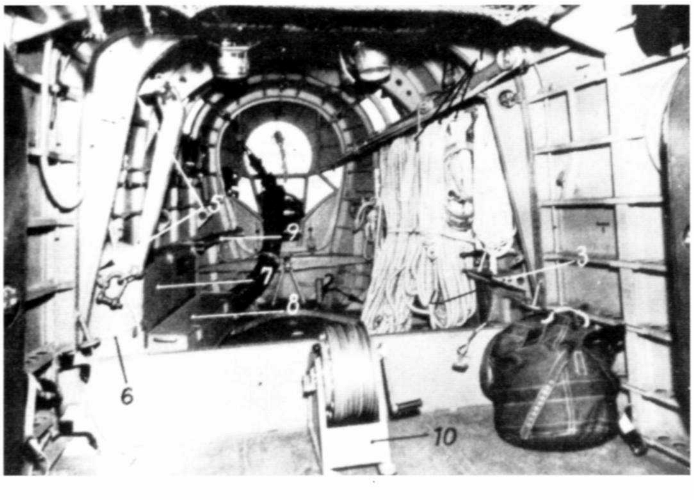
Eine Leiter führte vom unteren zum oberen Deck der Blohm & Voss BV 222.



Ein Bild der Gerätetafel für Schmierstoffe.



Hier wurde der Holmraum in Flugrichtung fotografiert.

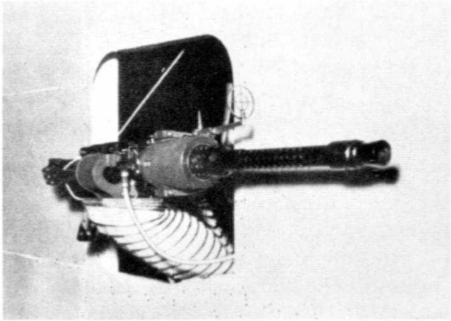


Der Bugraum der Blohm & Voss BV 222 C-09.

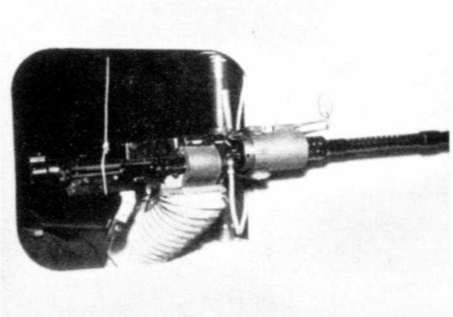
waffnung der Baureihe BV 222 C bestand aus verschiedenen Kombinationen von Waffenständen im Bug, auf dem Rumpfrücken, Seitenständen, sowie aus Türmen auf den Tragflächen, bei denen unterschiedlich MG 131 (Kaliber 13 mm), MG 151 (Kaliber 15 mm) und MG 151/20 (Kaliber 20 mm) zum Einbau kamen. Obwohl diese Defensivbewaffnung recht beeindruckend erscheint, wurde sie von verschiedenen Kreisen der Luftwaffe und Kriegsmarine dennoch als zu gering empfunden. Die Flugerprobung der BV 222 C-Reihe fand, kriegsbedingt, im relativ sicheren „eigenen Hinterhof“ über der Ostsee statt.

Im Oktober 1943 stießen die beiden Blohm & Voss BV 222 V2 und V4, welche sich auf einem gemeinsamen Aufklärungsflug befanden, über dem Golf von Biskaya auf einen viermotorigen Bomber des Typs Avro Lancaster, der im folgenden Luftkampf von einem der beiden Flugboote abgeschossen wurde. Auch in britischen Quellen finden sich über diese Lancaster und den Grund ihres Fluges bis dato allerdings keine näheren Informationen und es wird spekuliert, ob es sich bei diesem Flugzeug um einen Bomber auf einem Überstellungsflug, einen Minenleger oder eine Transportversion Avro Lancastrian gehandelt haben mag.

Ende des Jahres 1943 reichte die Anzahl der Flugzeuge des Fliegerführer Atlantik für eine ausreichende Seeaufklärung nicht mehr aus und das Sichten eines alliierten Geleitzuges war weitgehend dem Zufall überlassen. Darüber hinaus befanden sich diese Fernaufklärungs-Flugzeuge in regelmäßigen Abständen bei der Generalüberholung oder mußten wegen kleinerer Reparaturarbeiten zeitweise aus dem Einsatz genommen werden. Als Folge dieser Einsatzunterbrechungen dezimierte sich der Klarstand bzw. Gesamtbestand an Aufklärern der Kriegsmarine immer mehr. So verfügte der Fliegerführer Atlantik zum Beispiel am 11. November 1943 noch über zwei Blohm & Voss BV 222 „Wiking“, von denen jedoch nur eine einsatzbereit war. Und auch von den insgesamt sechs Mann Besatzung der „Wiking“-Flugboote waren zu diesem Zeitpunkt nur fünf Flieger diensttauglich. Aufgrund solcher, meist technischer Ausfälle an den überbeanspruchten Flugzeugen, die natürlich auch die landgestützten Maschinen der F.A.Gr. 5 betrafen, konnten alliierte Konvois immer wieder unentdeckt und unbehelligt ihr Ziel erreichen. So mußten in den ersten beiden Monaten des Jahres 1944 insgesamt 24 Einsatzflüge wegen plötzlich auftretender, technischer Defekte vorzeitig abgebrochen werden. Neben den Flugzeugtypen Focke Wulf Fw 200 C, Junkers Ju 88 H und Ju 290 A waren auch die BV 222 aus Biscarosse von solchen technischen Gebrechen zweimal betroffen. Zu diesem Zeitpunkt existierten vermutlich nur noch die Flugboote Blohm & Voss BV 222 V2, V4, V7, C-09, C-010 und C-011, wobei die beiden am Schluß genannten „Wiking“ Ende des Jahres 1943 an der Ostsee stationiert waren. Die zwei letzten „Wiking“ der C-Serie, die C-012 und die C-013 führten ihre Jungfernflüge erst am 23. November 1943 bzw. am 18. April 1944 durch, so daß sie kaum noch wirksam in den Kriegsverlauf eingreifen konnten. Die Blohm & Voss BV 222 C-013 verfügte im übrigen, vermutlich der Not gehorchend, über veraltete Junkers Jumo 205 C-Dieselmotoren mit 700 PS (515 kW) Leistung als Antrieb. Die Blohm & Voss BV 222 C-013 sollte ursprünglich modernere Junkers Jumo 205 D-Triebwerke erhalten. Diese standen aber noch nicht zur Verfügung und so griff man auf die alten Jumo 205 C-Schwerölmotoren zurück. Der



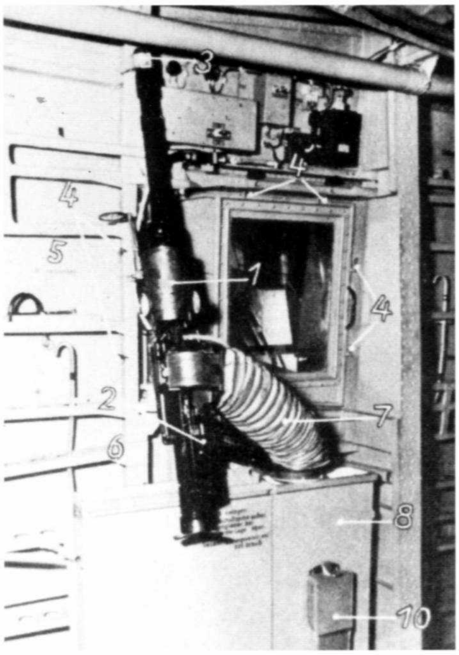
Seitlich des Rumpfes der „Wiking"-Flugboote waren MG 131...



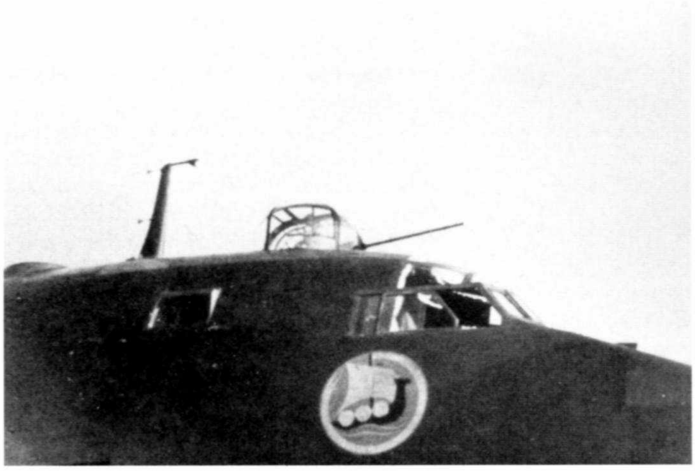
...auf Lafetten SL 131 montiert.

Junkers Jumo 205-Dieselmotor war der Nachfolger seines, bereits aus dem Jahre 1930 stammenden, Vorgängers Jumo 204 und war der Vorläufer des, bei den anderen Blohm & Voss BV 222-Flugbooten der C-Reihe verwendeten, Junkers Jumo 207 C-Schwerölmotors. Der Jumo 205 C-Motor wurde bereits Ende der 1930er Jahre in der Junkers Ju 86 D-1 verwendet und war bei seinem Einbau in die Blohm & Voss BV 222 C-013 technisch längst überholt.

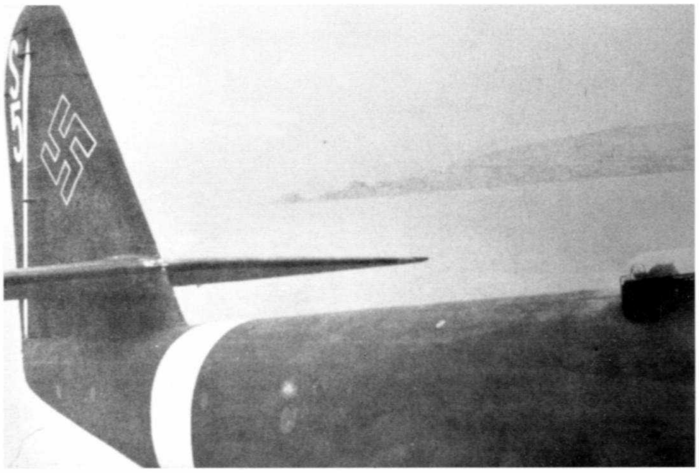
Die drückende Überlegenheit der Alliierten und die damit verbundene Gefahr, welche von ihren Jagdflugzeugen ausging, verringerte logischerweise die Anzahl der Einsätze der „Wiking"-Flugboote. Ein weiterer Ver-



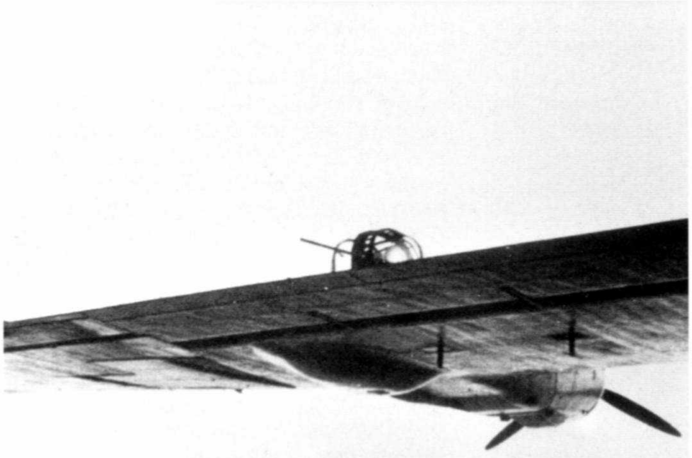
Die MG 131 der Seitenstände konnten nach innen geschwenkt werden.



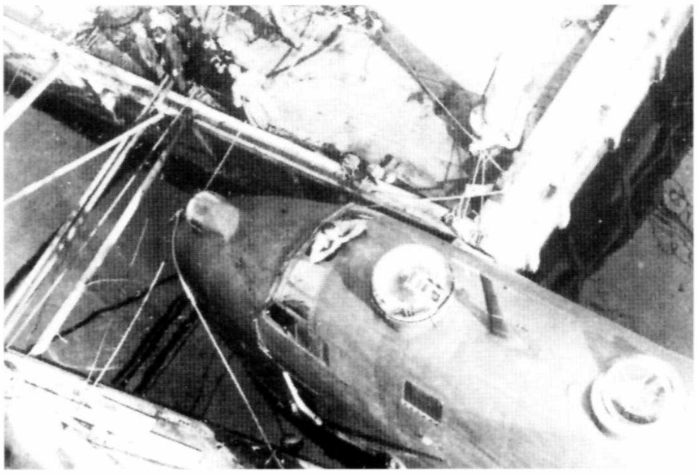
Der B 1-Stand auf dem vorderen Teil des Rumpfrückens – hier auf der BV 222 V4 – war mit einem MG 151/EZ ausgerüstet.



Bei Bedarf konnte auf dem hinteren Teil des Rumpfrückens ein weiterer MG-Turm, der als B 2-Stand bezeichnet wurde, montiert werden. Auf diesem Foto der Blohm & Voss BV 222 V5 des LTS 222 ist dieser Waffenturm jedoch nicht installiert, sondern durch eine Beobachtungskuppel ersetzt.



Zur weiteren Defensivbewaffnung – im Bild die BV 222 V4 – zählten auch zwei Flügelstände mit MG 151/EZ.

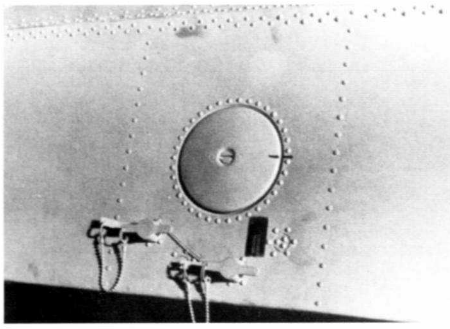


Blick auf den B-Stand mit Drehringlafette der BV 222. Die Öffnung dahinter diente der Astronavigation bei Nachtflügen.

lust trat ein, als die Blohm & Voss BV 222 C-010 am 8. Februar 1944 bei Biscarosse durch Flt.Lt. H. E. Tappin in seiner De Havilland D.H.98 Mosquito II der No 157th Sqdn., RAF, abgeschossen wurde. Die No 157th Squadron erhielt ihre De Havilland D.H.98 „Mosquito II“ im Januar 1942 und war somit die erste Staffel der Royal Air Force, die mit diesem Flugzeugtyp ausgerüstet wurde.

Am 22. März 1944 sagte der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine alle für die Neumondperiode Ende März geplanten Operationen gegen alliierte Gleitzüge ab. Neben 12 Unterseebooten standen dem Fliegerführer Atlantik für Aufklärungszwecke nur mehr einige Junkers Ju 88H, acht Ju 290A und eine Blohm & Voss BV 222 zur Verfügung. Dieser geringe Bestand an Fernaufklärungs-Flugzeugen machte einen Einsatz sinnlos. Der letzte Aufklärungsflug einer Blohm & Voss BV 222 über dem Atlantik wurde am 27. Mai 1944 durchgeführt.

Nach der Alliierten-Invasion am 6. Juni 1944 (dem sogenannten D-Day) wurde die Bekämpfung der Atlantikgeleitzüge von der französischen Küste aus stark reduziert und bald danach verlegten die verbliebenen, in Biscarosse stationierten, vier Blohm & Voss BV 222 und die ebenfalls dort etablierte III. Gruppe des KG 40 mit ihren landgestützten Flugzeugen nach Norwegen. Dort wurden die „Wiking“ der Seeaufklärungs-Gruppe 130 zugeteilt und in den Häfen Tromsö und Sörreisa stationiert.

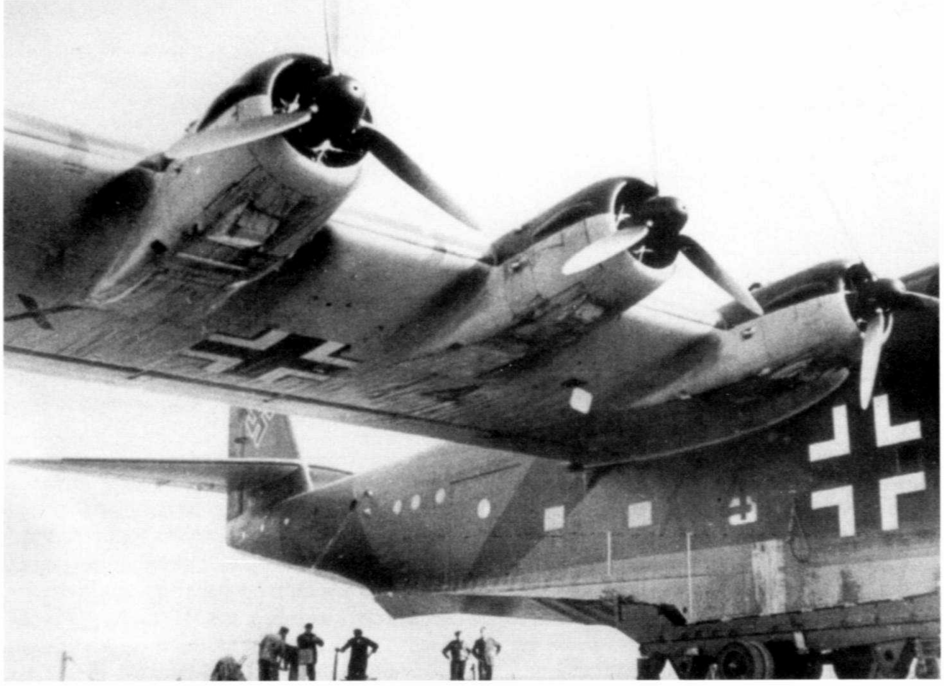


Ein Anschlußstutzen für die Lenzanlage des Flugbootes.

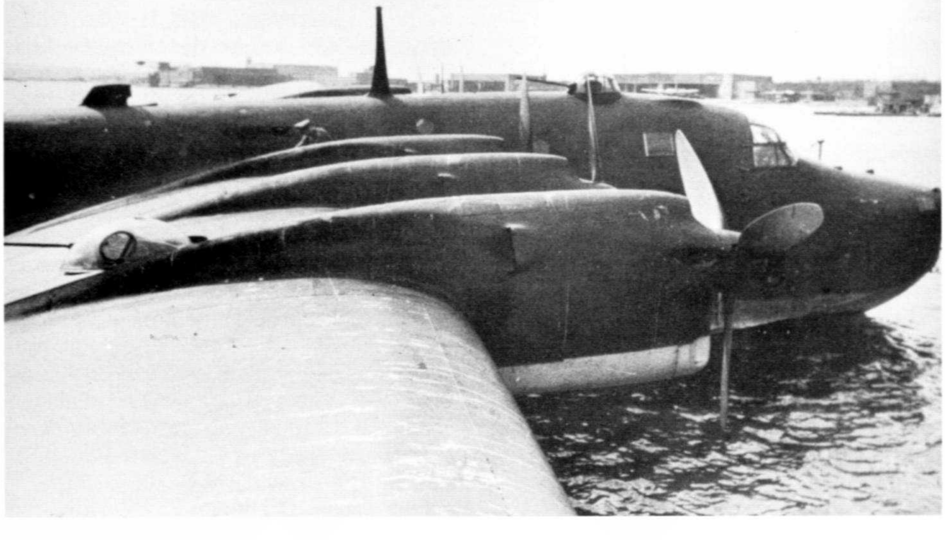
Bei Kriegsende fanden britische Truppen die Blohm & Voss BV 222 V2, C-011, -012 und -013 in diesen beiden norwegischen Häfen unbeschädigt vor.

Flugkapitän Möhring, der inzwischen zum Hauptmann befördert wurde und insgesamt 255 Einsätze mit der Blohm & Voss BV 222 geflogen hatte, war wohl der profundeste Kenner dieses Flugbootes. Sein letzter Einsatzflug führte ihn kurz vor Kriegsende nach Franz-Josef-Land. Hier lag die Wetterstation „Schatzgräber“, dessen Mannschaft sich mit Trichinen (Fadenwürmer) infiziert hatte. Die Männer sollten ursprünglich mit einer Focke Wulf Fw 200 „Condor“ ausgeflogen werden, doch wurde bei der Landung dieses viermotorigen Landflugzeuges nahe der Wetterstation „Schatzgräber“ ein Rad des Fahrwerkes der „Condor“ zerstört. Daraufhin startete Flg.Kpt. Hptm. Möhring mit seiner BV 222 V2 von Travemünde aus und warf über der gestrandeten Fw 200 ein Ersatzrad ab, so daß das Fahrwerk dieser Maschine repariert werden und die „Condor“ danach ihren Auftrag, die Bergung der erkrankten Angehörigen der Wetterstation, erfüllen konnte.

Kenntnisse der Wetterlage waren für die Operationen der deutschen Kriegsmarine und der Luftwaffe von enormer Bedeutung. Aus diesem Grund erfolgte der Einsatz von Wetterbeobachtungsschiffen sowie der Aufbau automatischer Wetterstationen auf Spitzbergen und der Bäreninsel. Aber auch die Einrichtung bemannter Beobachtungsstützpunkte war notwendig. Eines dieser Unternehmen trug die Bezeichnung „Bassgeiger“. Am 14. August 1943 verließ der deutsche Dampfer „Coburg“ mit 27 Passagieren an Bord Rostock, um zunächst Narvik anzulaufen. Der Endpunkt dieser Fahrt sollte aber die Ostküste Grönlands sein, wo die bemannte Wetterstation „Bassgeiger“ errichtet werden sollte. Kurz vor dem Erreichen des Ziels wurde die „Coburg“ aber im Eis eingeschlossen. Zwar kam das Schiff vorübergehend frei, doch letztlich mußte es vor den Naturgewalten kapitulieren und am Festeis Grönlands anlegen. Die Besatzung der „Coburg“ baute daraufhin auf dem Eis zwei Lager in etwa 200 und 300 m Entfernung ihres Schiffes auf. Es war dann geplant, Versorgungsgüter auf dem Luftweg heranzuführen und die E-Stelle See in Travemünde wurde beauftragt, dafür alles Notwendige in die Wege zu leiten. Der Flugzeugführer Adolf Mlodoch startete mit seiner 13köpfigen Besatzung mit der Blohm & Voss BV 222 C-09 am 27. Oktober 1943 von Travemünde aus nach Trondheim, um am

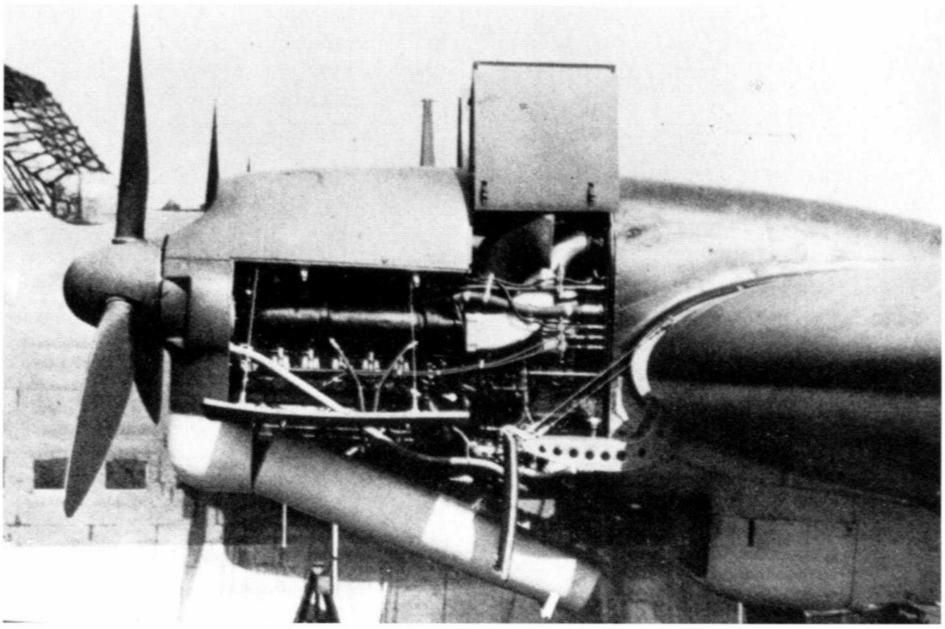


Die erste Baureihe der Wiking war mit Sternmotoren des Typs Bramo 323 R Fafnir ausgerüstet. Das Foto zeigt die Blohm & Voss BV 222 V1.



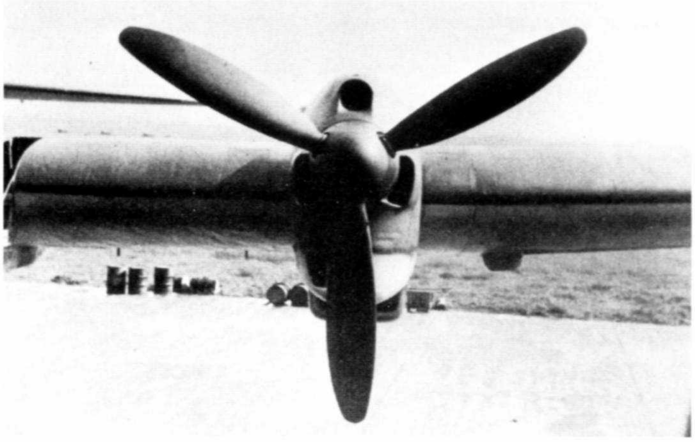
Bei der C-Version der „Wiking“ kam der Schwerölmotor Junkers Jumo 207 C zum Einbau.

Das Junkers Jumo 207 C-Triebwerk verfügte über eine Startleistung von 1000 PS.



Ein Junkers Jumo 207 C-Motor einer BV 222 C mit geöffneter Triebwerksverkleidung.

Die Jumo 207 C-Dieselmotoren der Blohm & Voss BV 222 C trieben verstellbare Dreiblatt-Luftschrauben der Firma VDM an.



nächsten Tag nach Tromsö weiterzufliegen. In Tromsö hatte die Besatzung dann eine Ruhepause von etwa zwei Wochen. Erst am 17. November 1943 nahm dann der eigentliche Fernflug der „Wiking" nach Grönland, zu den Angehörigen der Wetterstation „Bassgeiger", seinen Anfang. Die BV 222 C-09 mit der Werknummer 222/031 0009 (TB+ QM) wurde für diesen Spezialeinsatz nicht nur mit erheblicher Defensivbewaffnung, sondern auch mit den modernsten, verfügbaren Navigations- und Funkgeräten ausgestattet. Zu dieser Ausrüstung zählte zum Beispiel auch das Funkmeßgerät FuG 200 Hohentwiel. Gleichzeitig diente dieser Versorgungsflug nach Grönland auch der Erprobung dieser Ausrüstung. Am Ziel angekommen, sollten über die seitlichen Ladetüren des Flugbootes die mitgeführten Versorgungsbehälter per Fallschirm abgeworfen werden. Doch bis zum Ziel war noch ein weiter und gefahrvoller Weg zurückzulegen, denn neben der permanenten Gefahr, die auf diesem Flug von den alliierten Langstrecken-Jagdflugzeugen ausging, waren auch technische und wetterbedingte Probleme zu erwarten. So fiel dann auch einige Zeit nach dem Start in Richtung Grönland der Motor Nr.1 der C-09 aus. Der Grund dafür war der Bruch einer Kühlstoffleitung des Junkers Jumo 207 C-Triebwerkes. Einem Mechaniker gelang während des Fluges nur unter großen Anstrengungen die Reparatur dieser Kühlmittelleitung, indem er in dem, im Tragflügel befindlichen, engen Kriechgang an die defekte Leitung heranrobbte. Kaum war der Motor Nr. 1 wieder in Gang gebracht, als es zu einer starken Vereisung des gesamten Flugbootes kam. Dies zwang den Piloten Mlodoch nun zur Änderung seiner Flugroute. Nach diesem wetterbedingten Umweg wurde das Ziel schließlich aber doch erreicht. Hier hielt das Schicksal aber eine weitere unangenehme Überraschung für die BV 222 C-09 und die Angehörigen des Unternehmens „Bassgeiger" bereit, denn eine extreme Schlechtwetterfront über dem Ziel reduzierte die Sichtverhältnisse der Flieger beinahe auf Null, so daß an den Abwurf der mitgeführten Versorgungsbehälter nicht zu denken war. Aufgrund dieser „Waschküche" und des Treibeises war auch an eine Wasserung der „Wiking" nahe des Festeises nicht zu denken. Dazu kam, daß die noch bevorstehende, lange Rückflugstrecke und der begrenzte Treibstoffvorrat an Bord des Flugbootes ein Kreisen und Warten auf eine Wetterbesserung vor Ort unmöglich machte. Aus diesen Gründen mußte die Blohm & Voss BV 222 C-09 sodann mit ihrer frustrierten Besatzung unverrichteter Dinge den langen Heimflug antreten. Nach einer mehr als zwölf Stunden dauernden Rückflugzeit und einer zurückgelegten Strecke von etwa 3000 km traf das Flugboot schließlich ohne weitere Zwischenfälle wohlbehalten in Tromsö ein, was aber für die Besatzung der C-09 aufgrund der Erfolglosigkeit dieses Versorgungseinsatzes nur ein schwacher Trost gewesen sein mag.

Die Angehörigen des Unternehmens „Bassgeiger" mußten während dieser langen Wochen ihres unfreiwilligen Aufenthaltes auf dem Festeis Grönlands in dessen lebensfeindlichen Umwelt nicht nur gegen die Naturgewalten, sondern auch gegen alliierte Streitkräfte um ihr Überleben kämpfen. Diesen waren nämlich die deutschen Aktivitäten an der Ostküste Grönlands nicht verborgen geblieben und so unternahmen britische Bodentruppen, die mit Schlittenhunden angerückt waren, am 22. April 1944 einen Überraschungsangriff auf die beiden deutschen Lager. Bei diesem Angriff fiel Leutnant Zacher, der militärische Kommandeur der deutschen Gruppe. Im übrigen konnte der britische Angriff aber von den Verteidigern abgewehrt werden. Er zeigte jedoch, in welcher ständigen Gefahr sich die Angehörigen des Unternehmens „Bassgeiger" befanden und diese waren natürlich heilfroh, als sie schließlich am 3. Juni 1944 von einer Junkers Ju 290, die vor Ort landen konnte, in die Heimat ausgeflogen wurden.

Bei Kriegsende fielen die Blohm & Voss BV 222 V2 und die Bv 222 C-012 in Sörreisa bei Bardufoss in Nord-Norwegen in britische

Die Lebensläufe und Markierungen der Blohm & Voss BV 222 „Wiking“

Blohm & Voss BV 222 V1 bis V6 und V8 (Baureihe A)

Blohm & Voss BV 222 V1, Werknummer 222/365, anfangs mit dem Zivilkennzeichen D-ANTE versehen, ausgerüstet mit Bramo 323 R Fafnir-Sternmotoren, Erstflug am 7. September 1940, wurde ab Juli 1941 zu CC+EQ, ab dem 10. Mai 1942 als X4+AH an die Lufttransportstaffel-See 222 abgegeben, im Februar 1943 im Hafen von Athen nach einer nächtlichen Kollision mit einem, dicht unter der Wasseroberfläche liegenden Schiffswrack gesunken und anschließend abgewrackt.

Blohm & Voss BV 222 V2, Werknummer 222/366, CC+ER, ausgerüstet mit Bramo 323 R2 Fafnir-Sternmotoren, Erstflug am 7. August 1941, ab dem 10. August 1942 als X4+BH an die Lufttransportstaffel-See 222 abgegeben, stand ab Mai 1943 als Fernaufklärer beim Fliegerführer Atlantik im Einsatz, bei Kriegsende durch britische Truppen in Norwegen erbeutet, danach an die US Naval Test Division übergeben, von dieser nachgeflogen und schließlich in Trondheim gesprengt.

Blohm & Voss BV 222 V3, Werknummer 222/439, DM+SD, ausgerüstet mit Bramo 323 R2 Fafnir-Sternmotoren, Erstflug am 28. November 1941, ab dem 9. Dezember 1941 als X4+CH an die Lufttransportstaffel-See 222 abgegeben, stand ab Mai 1942 als Fernaufklärer beim Fliegerführer Atlantik im Einsatz, wurde am 20. Juni 1943 gemeinsam mit der BV 222 V5 durch De Havilland D.H.98 Mosquito II der No 264th Sqdn., RAF, auf dem Biscarosse-See in Frankreich versenkt.

Blohm & Voss BV 222 V4, Werknummer 222/000 0004, DM+ SE, ausgerüstet mit Bramo 323 R2 Fafnir-Sternmotoren, Erstflug am 9. April 1942, ab dem 20. April 1942 als X4+DH an die Lufttransportstaffel-See 222 abgegeben, stand ab Mai 1943 als Fernaufklärer beim Fliegerführer Atlantik im Einsatz, bei Kriegsende in Kiel-Holtenau von der eigenen Besatzung gesprengt.

Blohm & Voss BV 222 V5, Werknummer 222/000 0005, ausgerüstet mit Bramo 323 R2 Fafnir-Sternmotoren, Erstflug am 3. Juli 1942, ab dem 7. Juli 1942 als X4+EH an die Lufttransportstaffel-See 222 abgegeben, stand ab Mai 1943 als Fernaufklärer beim Fliegerführer Atlantik im Einsatz, wurde am 20. Juni 1943 gemeinsam mit der BV 222 V3 durch De Havilland D.H.98 Mosquito II der No 264th Sqdn., RAF, auf dem Biscarosse-See in Frankreich versenkt.

Blohm & Voss BV 222 V6, Werknummer 222/000 0006, ausgerüstet mit Bramo 323 R2 Fafnir-Sternmotoren, Erstflug am 19. August 1942, ab dem 21. August 1942 als X4+FH an die Lufttransportstaffel-See 222 abgegeben, wurde am 24. November 1942 bei Pantelleria von Bristol Beaufighter der No 272nd Sqdn., RAF, abgeschossen.

Blohm & Voss BV 222 V8, Werknummer 222/000 0008, ausgerüstet mit Bramo 323 R2 Fafnir-Sternmotoren, Erstflug am 20. Oktober 1942, am 26. Oktober 1942 als X4+HH an die Lufttransportstaffel-See 222 abgegeben, wurde am 10. Dezember 1942 südlich von Malta durch Bristol Beaufighter der No 227th Sqdn., RAF, abgeschossen.

Baureihe B

Die zivile Baureihe Blohm & Voss BV 222 B blieb ein Projekt und wurde aufgrund des Krieges nicht verwirklicht.

Blohm & Voss BV 222 C „Wiking“

Blohm & Voss BV 222 V7, erster Prototyp der C-Serie, wurde auch als C-07 bezeichnet, Werknummer 222/031 0007, ausgerüstet mit Junkers Jumo 207 C-Dieselmotoren, Erstflug am 14. April 1943, stand als TB+QL ab 16. August 1943 als Fernaufklärer beim Fliegerführer Atlantik im Einsatz, wurde gegen Kriegsende durch eigene Truppen nahe Travemünde gesprengt.

Blohm & Voss BV 222 V9, erste Vorserienmaschine der C-Serie, wurde später als C-09 bezeichnet, Werknummer 222/031 0009, ausgerüstet mit Junkers Jumo 207 C-Dieselmotoren, stand als TB+ QM ab dem 23. Juli 1943 als Fernaufklärer beim Fliegerführer Atlantik im Einsatz, befand sich bei Kriegsende mit ausgebauten Triebwerken in Travemünde an Land und wurde dort von alliierten Truppen erbeutet.

Blohm & Voss BV 222 V10, später als C-010 bezeichnet, Werknummer 222/031 0010, ausgerüstet mit Junkers Jumo 207 C-Dieselmotoren, Erstflug am 17. Juli 1943, stand mit der Kennung TB+QN als Fernaufklärer beim Fliegerführer Atlantik im Einsatz. Wurde am 8. Februar 1944 bei Biscarosse durch eine De Havilland D.H.98 Mosquito II der No 157th Sqdn., RAF, abgeschossen.

Blohm & Voss BV 222 V11, später als C-011 bezeichnet, Werknummer 222/33 0051, ausgerüstet mit Junkers Jumo 207 C-Dieselmotoren, Erstflug am 16. Oktober 1943, stand mit der Kennung TB+QO als Fernaufklärer beim Fliegerführer Atlantik im Dienst. Nach neueren Erkenntnissen wurde die C-011 nicht in die USA überführt. Näheres über den Verbleib dieses Flugbootes ist jedoch nicht bekannt.

Blohm & Voss BV 222 V12, später als C-012 bezeichnet, Werknummer 222/33 0052, ausgerüstet mit Junkers Jumo 207 C-Dieselmotoren, Erstflug am 23. November 1943, stand mit der Kennung DL+TX als Fernaufklärer beim Fliegerführer Atlantik im Einsatz, wurde bei Kriegsende in Norwegen von britischen Truppen erbeutet und 1945 nach Großbritannien überführt. Wurde dort mit der Kennung VP 501 nachgeflogen und ab dem April 1947 verschrottet.

Blohm & Voss BV 222 V13, später als C-013 bezeichnet, Werknummer 222/33 0053, ausgerüstet mit Junkers Jumo 205-Dieselmotoren, Erstflug am 18. April 1944, erhielt als Fernaufklärer die Kennung DL+TY, kam jedoch zu keinem Einsatz mehr. Nach neueren Erkenntnissen wurde die C-013 nicht in die USA überführt. Näheres über den Verbleib dieses Flugbootes ist jedoch nicht bekannt.

Blohm & Voss BV 222 C-014 bis **C-017,** befanden sich bei Kriegsende in verschiedenen Baustadien, wurden nicht mehr fertiggestellt und waren für die D-, sowie später für die E-Serie vorgesehen.

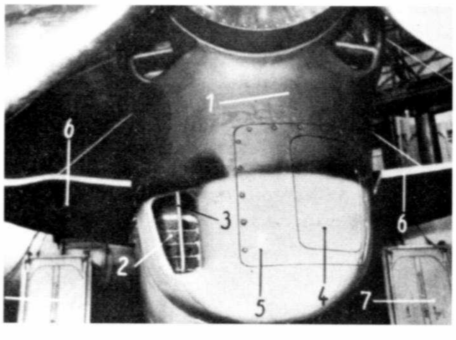
Blohm & Voss BV 222 C-020, sollte die erste Maschine der E-Serie werden.

Die Blohm & Voss Bv 222 „Wiking“ bei Kriegsende und deren anschließende Erprobung durch die Alliierten

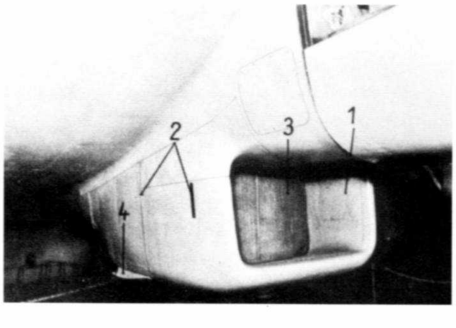
Hände. Beide Flugboote verlegten anschließend von dort in das südlicher gelegene Trondheim, wo sie mit britischen Kokarden versehen wurden. Die BV 222 V2 wurde später der US Navy übergeben, worauf man die RAF-Kokarden am Rumpf durch die US-Flagge im vorderen Rumpfbereich ersetzte. Zuvor hatten die Briten aber die Bewaffnung und die Funkausrüstung dieser „Wiking“ ausgebaut. Commander H. E. McNelly und Lt.Cmdr. G. M. Hebert von der US Naval Test Division leiteten die im August 1945 in Trondheim durchgeführte Erprobung der BV 222 V2, die allerdings nur aus zwei 45 Minuten dauernden Flügen bestand. Flugkapitän Hauptmann Möhring von der Erprobungsstelle Travemünde, der mit der V2 über 250 Einsätze geflogen hatte und seine letzte Besatzung, zu denen auch Leutnant Steinbach, Leutnant Warninghof und Oberfeldwebel Pausinger gehörten, standen den Amerikanern bei diesen Tests hilfreich zur Seite. Eine Reihe von Problemen, besonders jene mit den Dieselmotoren, verhinderten jedoch eine umfangreichere Erprobung durch die US Naval Test Division, so daß die BV 222 V2 schließlich vor Trondheim gesprengt wurde. Hier liegt das Flugboot noch heute in einer Wassertiefe von 180 bis 250 m. Die genaue Lage der „Wiking“ ist zwar unbekannt, jedoch geriet das eine oder andere Wrackteil im Laufe der Jahre in die Netze norwegischer Fischer.

Die zum Stab der Seeaufklärungs-Gruppe 130 gehörende und mit einem „R“ gekennzeichnete Blohm & Voss BV 222 C-012 (Werknummer 222/33 0052) DL+TX fanden britische Truppen ebenfalls in Sörreisa vor. Im Juni 1945 wurde das Flugboot von Nord-Norwegen nach Trondheim überstellt. Hier führte einer der bekanntesten britischen Testpiloten, Captain Eric M. „Winkle“ Brown eine kurze Erprobung durch, wobei auch ihm deutsches Personal zur Seite stand. Capt. Brown wurde aufgrund seiner Erfahrung mit den englischen Supermarine Walrus- und Sea Otter-Flugbooten vom Kommando des Royal Aircraft Establishment (RAE) als Testpilot der erbeuteten BV 222 ausgewählt. Brown wandte gegen diesen Auftrag ein, daß die von ihm früher geflogenen, kleinen britischen Flugboote kein Vergleich zu der riesigen Blohm & Voss BV 222 seien. Seine Vorgesetzten meinten jedoch, daß er der einzige Testpilot des RAE sei, der Erfahrung mit Seeflugzeugen bzw. Flugbooten habe und er deshalb für diesen Einsatz in Betracht komme. So reiste er im Juli 1945 mit zwei seiner Kameraden nach Norwegen, um eine „Wiking“, die sich in Händen der britischen Streitkräfte befand, zu erproben und anschließend nach Calshot zu überstellen. Da gleich nach Kriegsende bereits einige Angehörige des Konstruktionsteams von Blohm & Voss nach England gebracht und dort von Technikern des Royal Aircraft Establishments befragt wurden, konnte man Capt. Brown vor seinem ersten Flug mit der BV 222 einige Vorabinformationen liefern. Als Eric Brown, der erst einige Tage zuvor auf dem Schleswigsee eine Blohm & Voss BV 138 geflogen hatte, in Trondheim erstmals vor der, im Hafen vor Anker liegenden, Bv 222 C-012 stand, verflog seine anfänglich Begeisterung sehr schnell. Er schrieb über seine erste Begegnung mit diesem Flugboot: „... es sah in diesem Fjord wahrhaft monströs aus und die sechs Triebwerke wirkten unverhältnismäßig klein, sehr schmutzig und etwas müde ...“.

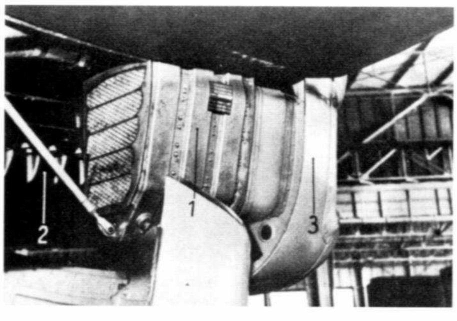
Die deutsche Besatzung der C-012 führte anschließend, gemeinsam mit den britischen Angehörigen des RAE, eine ausführliche Inspektion des Flugbootes durch. Capt. Brown beeindruckte dabei vor allem die Größe des Flugbootes mit seinem geräumigen Cockpit und den Frontscheiben aus Panzerglas. Für den nächsten Tag wurde ein erster Flug mit der „Wiking“ angesetzt, bei dem ihn ein Major der deutschen Luftwaffe unterstützen sollte. Der Tag von Browns erstem Flug mit der C-012 zeigte sich ruhig und mit freundlichem Wetter. Bei den ersten Checks im Cockpit stellte Capt. Brown fest, daß die Treibstofftanks des Flugbootes nur zu etwa einem Drittel gefüllt waren. Auch waren keine Start-Hilfsraketen unter den Tragflächen montiert. Nachdem er im rechten Sitz des Cockpits Platz genommen hatte, beobachtete er das Ablegen des Flugbootes vom Ufer und die Startprozedur der sechs Junkers Jumo 207 C-Dieselmotoren. Er war überrascht von der guten Sicht aus dem Cockpit nach vorne. Danach „rollte“ die C-012 in die Mitte des Trondheim-Fjords und Brown war von der außergewöhnlichen Manövrierbarkeit dieses großen Flugbootes auf dem Wasser beeindruckt. Diese wurde nicht unwesentlich durch die Möglichkeit der Schubumkehr mit Hilfe der Verstellpropeller der Motoren Nr. 2 und Nr. 5 bewirkt. Als der deutsche Pilot, ein Major der Luftwaffe, den Geschwindigkeitshebel der Bv 222 nach vorne schob, machte sich die Beschleunigung deutlich bemerkbar und Brown wurde in seinen Sitz gedrückt. Zu diesem Zeitpunkt bemerkte Brown auch die Gleichgültigkeit des neben ihm sitzenden Deutschen während des ganzen Startvorganges. In den folgenden Sekunden beschleunigte die C-012 aber nur mehr schleppend. Als die „Wiking“ nach endlos scheinendem Anlauf schließlich genügend Fahrt aufgenommen hatte, um sich mit ihrem Heck aus dem Wasser zu heben und sich „auf die Stufe zu setzen“, schien die Geschwindigkeit für den weiteren Start dennoch nicht ausreichend zu sein. Capt. Brown fiel außerdem auch das außergewöhnlich laute Geräusch des Wassers auf, das um den „Bootsrumpf“ schäumte. Eric Brown, der sich bisher nicht in die Steuerung des Flugbootes eingemischt hatte, sah nun den Zeitpunkt für gekommen, den Start abzubrechen. Es stellte sich später heraus, daß die Leitwerkskontrollen der „Wiking“ bei diesem Start die meiste Zeit blockiert waren und von dem deutschen Luftwaffen-Major erst kurz vor Browns Star-



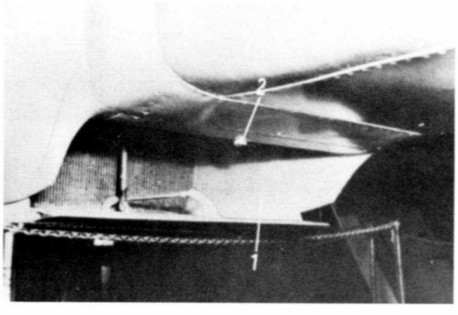
Im Bild der Brustschild der Triebwerksverkleidung eines Jumo 207 C-Dieselmotors.



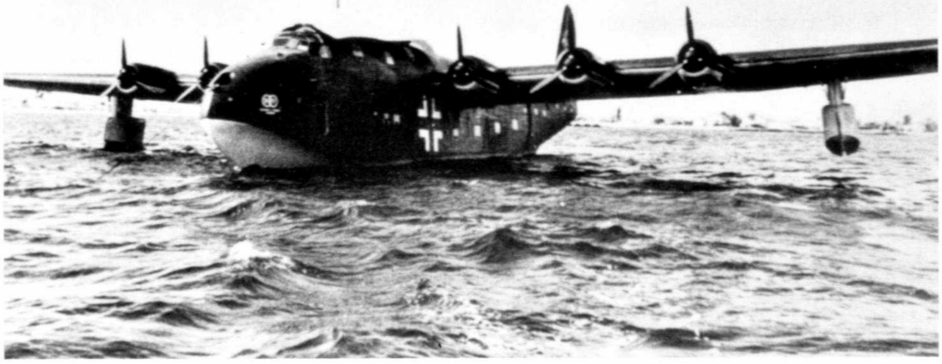
Das Foto zeigt den Eintrittsschacht für die Kühlluft des Junkers Jumo 207 C.



Einige Details des Motors einer Blohm & Voss BV 222 C: 1 = Ölkühler, 2 = Junkers Jumo 207 C-Schwerölmotor, 3 = Brustschild der Triebwerksverkleidung.



Die geöffnete Kühlerklappe des Ölkühlers eines Junkers Jumo 207 C-Triebwerkes.



Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges standen dem KG 200 für Spezialaufgaben auch zwei Blohm & Voss BV 222 zur Verfügung.

tabbruch entriegelt wurden. Während die C-012 nun zum Anlegepier von Trondheim „zurückrollte“, bekam der deutsche Major im linken Pilotensitz, der den Start des Flugbootes boykottiert hatte, von Brown vermutlich einiges zu hören. Beim zweiten Start mit der C-012 am nächsten Tag nahm Brown neben den beiden Mitgliedern seiner eigenen Besatzung, den zweiten verfügbaren deutschen Piloten mit an Bord der C-012. Diesmal liefen die sechs Motoren des Flugbootes auf maximaler Leistung, bevor es sich „auf die Stufe setzte“ und kurz danach hob die „Wiking“ bei einer Geschwindigkeit von 145 km/h vom Wasser ab. Danach dauerte es etwa 20 Sekunden, bis die beiden Schwimmer in die Tragfläche eingefahren waren. Diese Vorgang mußte beendet sein, bevor das Flugboot eine Geschwindigkeit von 225 km/h erreichte. Capt. Brown fiel auf, daß die Steuerungselemente im Cockpit ungewöhnlich leicht zu bedienen waren und nur einen geringen Kraftaufwand seitens des Piloten erforderten. So wendig das Flugboot auch auf dem Wasser war, so schwerfällig verhielt sich die Bv 222 in der Luft, was laut Browns Meinung auf ihre zu schwachen Triebwerke zurückzuführen war. Dank der geringen Zuladung erreichte die C-012 innerhalb von 10 Minuten eine Flughöhe von 1640 m. In dieser Höhe beschleunigte Brown die „Wiking“ im Horizontalflug zuerst auf 290 km/h und anschließend im leichten Sturzflug auf 400 km/h. Und wieder fielen ihm die, für ein Flugzeug dieser Größe überraschend leichtgängigen Bedienungselemente im Cockpit auf. Beim Landeanflug fuhr er bei 200 km/h die Schwimmer aus und bei 180 km/h setzte er die elektrisch bedienten Landeklappen auf 20°. Kurz vor der Wasserung drosselte er die Geschwindigkeit der C-012 auf 150 km/h und stellte die Klappen auf ihre maximal mögliche Stellung von 40°. Mit einer Geschwindigkeit von 130 km/h setzte Brown das Flugboot anschließend auf der Meeresoberfläche auf. In seinem Abschlußbericht schreibt Capt. Eric Brown über die Blohm & Voss Bv 222 C-012: „Die Bv 222 ist sicherlich ein bemerkenswertes Flugzeug, nicht nur durch den Vorteil ihrer Größe, sondern auch wegen ihres ungewöhnlichen Steuerungssystems, welches trotz seiner Effektivität, für eine solch riesige Maschine, gefährlich leichtgängig ist ...“

Die Techniker des Royal Aircraft Establishment waren besonders an dem innovativen, von Dr.-Ing. Richard Vogt entwickelten Steuerungssystem der Blohm & Voss BV 222 interessiert, dessen Leichtgängigkeit von Brown allerdings eher negativ beurteil wurde. Dieses System wurde später zu Erprobungszwecken in einer Avro Lancaster II installiert, welche dann ebenfalls von Capt. Eric M. Brown geflogen wurde.

Am 14. Juli 1945 verlegte die C-012 mit nur fünf funktionierenden Motoren nach Kopenhagen und machte am folgenden Tag über Kastrup-See einen lokalen Testflug. Am 16. Juli flog die Bv 222 weiter nach Travemünde und Sylt/Rantum, um schließlich am nächsten Tag von dort nach Calshot – einem der wichtigsten Seeflugstützpunkte Großbritanniens – zu verlegen. Die reine Flugzeit von Trondheim nach Calshot, verteilt über drei Tage, betrug 12 Stunden und 55 Minuten und dort wurde die „Wiking“ nochmals 1 Stunde 45 Minuten im Fluge getestet. Diese geringen Flugzeiten in Großbritannien erklären sich aus den inhärenten Triebwerksproblemen der C-012. Am 24. Juli und am 23. August 1945 kamen weitere Piloten des Royal Aircraft Establishment aus Farnborough, um die Bv 222C-012 ebenfalls nachzufliegen. Am 5. April 1946 wurde das Flugboot – das inzwischen den gleichen weißen Anstrich erhalten hatte, wie ihn auch britische Flugboote trugen – mit der britischen Kennung VP 501 und dem Buchstaben „R“ neben der Kokarde versehen. Aufgrund dieses neuen britischen Anstriches, der Kennung VP 501 und des Buchstabens „R“ hinter der Kokarde auf dem Rumpf entstand das Gerücht, die Blohm & Voss BV 222 C-012 sei vorübergehend bei der in Calshot stationierten und mit „Short Sunderland“ ausgerüsteten No 201st Squadron der Royal Air Force in Dienst gestanden. Dieses Gerücht wird von keinen offiziellen, britischen Dokumenten belegt und erscheint schon aus dem Grunde haltlos, da in Großbritannien keinerlei Ersatzteile für dieses deutsche Flugboot und seine anfälligen Triebwerke zur Verfügung standen. Obwohl die Anbringung eines einzelnen Großbuchstabens hinter der britischen Kokarde zur Identifizierung der einzelnen Flugboote gegen Ende des Zweiten Weltkrieges durchaus üblich war, so scheint das „R“ auf dem Rumpf der C-012 nur jenem Buchstaben zu entsprechen, den dieses Flugboot trug, als es noch als DL+TX zum Stab der deutschen Seeaufklärungsgruppe 130 gehörte.

Die C-012 sollte für weiterführende Tests zum Marine Aircraft/Armament Experimental Establishment (MAEE) nach Felixtowe verlegt werden. Dazu kam es jedoch nicht, denn neben den immer wieder auftretenden Motorproblemen der Bv 222 C-012 ergaben sich zusätzlich auch Schwierigkeiten mit dem Slipsystem des Flugbootes. So wurde die „Wiking“ am 30. März 1946 in Calshot beim „an Land bringen“ mittels eines Slipwagens durch Angehörige des MAEE leicht beschädigt und ein ähnlicher Unfall ereignete sich auch am 21. Juni 1946, beim Wassern des Flugbootes. Danach wurde die C-012 von Mechanikern der Short Brothers Ltd. aus Rochester vor Ort repariert und am 1. August 1946 wieder zu Wasser gelassen. Zu diesem Zeitpunkt waren aber bereits zwei der drei Junkers Jumo 207 C-Motoren der rechten Tragfläche nicht mehr funktionsfähig. Beim Royal Aircraft Establishment wurde daraufhin beschlossen, alle weiteren Tests mit der VP 501 einzustellen und die „Wiking“ wurde der britischen Luftfahrtindustrie für Studienzwecke angeboten. Da sich jedoch kein Interessent für die Blohm & Voss BV 222 C-012 interessierte, wurde das Flugboot schließlich zwischen dem April und dem Juni 1947 bei der No 49th Maintenance Unit (49th MU) verschrottet. Am 11. Juni 1947 wurde die „Wiking“ mit der britischen Kennung VP 501 schließlich aus den Bestandslisten der Royal Air Force gestrichen. Ihre Junkers Jumo 207C-Schwerölmotoren übergab man dem englischen Motorenhersteller D. Napier & Sons Ltd. in Luton, der zu dieser Zeit mit seinen Entwicklungsarbeiten von Dieselmotoren für die Luftfahrt begann. Das Ergebnis dieser Versuche war der Napier Nomand – ein sogenanntes “Turbo-compound-Triebwerk“, eine Mischung aus einem Dieselmotor und einem Turboprop-Triebwerk – welches 1949/50 erschien.

Die beiden Flugboote Blohm & Voss BV 222 C-011 und C-013 wurden entgegen den Aussagen älterer Quellen nach dem Ende des zweiten Weltkrieges doch nicht in die USA überstellt. Die anhaltenden Motorprobleme, welche die Briten bei der Erprobung mit der BV 222 C-012 (VP 501) hatten, ließen auch die US Naval Test Division von einer Überführung erbeuteter Flugboote dieses Typs in die Vereinigten Staaten Abstand nehmen. Über deren tatsächlichen Verbleib dieser „Wiking“ ist derzeit jedoch nichts näheres bekannt. Die Blohm & Voss BV 222

V2, V4, V7, die noch einsatzfähig waren, wurden bei Kriegsende von den eigenen Besatzungen gesprengt. Nach verschiedenen Quellen wurde die BV 222 V9 bzw. C-09 kurz vor dem Ende des Krieges vor Travemünde von britischen „Hawker Typhoon“ oder North American P-51 „Mustang“ schwer beschädigt und danach ebenfalls von der eigenen Besatzung zerstört. Diesen Aussagen widerspricht allerdings ein Foto, welches das Flugboot kurz nach dem Kriegsende in Travemünde an Land abgestellt und mit ausgebauten Triebwerken zeigt.

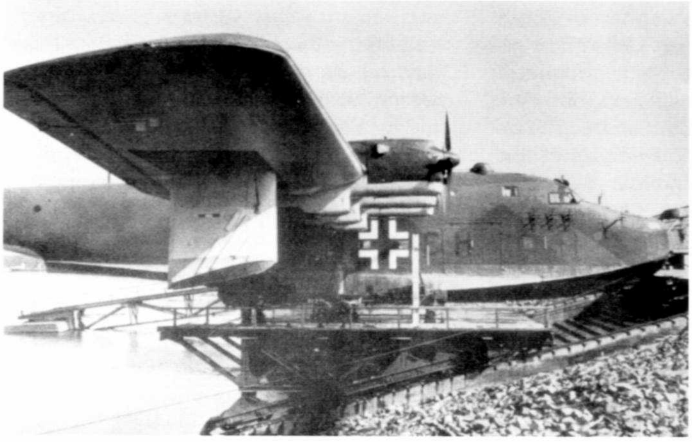
Wenig ist auch über die Einsätze der beiden Blohm & Voss BV 222 im Verband des am 20. Februar 1944 aufgestellten Kampfgeschwaders 200 bekannt. Bei diesen beiden Blohm & Voss BV 222 könnte es sich möglicherweise umd die C-011 und die C-013 gehandelt haben. Zur Begründung dieser Spekulation sei folgendes gesagt: erstens ist es bekannt, daß alle „Wiking“, die nicht schon während des Krieges zuerstört wurden oder im Mai 1945 in alliierte Hände fielen (V2, C-09 und C-012), bei Kriegsende in Kiel-Holtenau, Travemünde und Trondheim von den eigenen Besatzungen zerstört wurden (V4 und V7). Falls sich unter diesen Flugbooten auch die C-011 und die C-013 befunden haben, gibt es keinen ersichtlichen Grund, warum – wie auch bei den anderen BV 222 – deren Inbesitznahme durch die Alliierten bzw. deren Zerstörung durch die eigene Besatzungen, die etwa zur gleichen Zeit erfolgt sein müßte, nicht auch überliefert sein sollte. Zweitens gibt es Hinweise darauf, daß zu Kriegsende zwei „Wiking“ im Dienst des KG 200 standen und wahrscheinlich in Flensburg stationiert waren. Und schließlich ist auch nichts von BV 222 in Flensburg bekannt, welche durch die Alliierten erbeutet oder von ihren eigenen Besatzungen zerstört wurden. Das KG 200 übernahm in den letzten beiden Kriegsjahren ausschließlich Sondereinsätze, wobei ein Sammelsurium unterschiedlichster Flugzeuge verwendet wurde. Darunter befanden sich neben über 30 deutschen Flugzeugtypen – von denen die nachgenannten Flugzeuge Arado Ar 232, Dornier Do 217, Focke Wulf Fw 190, Junkers Ju 188, Junkers Ju 290, sowie die italienischen Flugzeuge Savoia-Marchetti S.M.79 „Sparviero“, S.M. 82 „Canguro“ und die erbeuteten alliierten Maschinen Amiot 143, Boeing B-17 „Flying Fortress“ und Consolidated B-24 „Liberator“ nur als kleines Beispiel dienen sollen – auch zwei Blohm & Voss BV 222 „Wiking“. Nach der einschlägigen Literatur scheinen diese beiden Flugboote allerdings nicht zum offiziellen Bestand des KG 200 gehört zu haben und wurden diesem Geschwader wahrscheinlich nur „leihweise“ zur Verfügung gestellt. Die 3./KG 200 war im Frühjahr 1945 mit einer Reihe von Seeflugzeugen in Rügen stationiert. Gegen Kriegsende erfolgte dann die Verlegung dieser Einheit nach dem ca. 260 km nordöstlich gelegenen Flensburg. Die Aufgabe der Staffel bestand im Wesentlichen im Absetzen von Geheimagenten, vornehmlich an der britischen Küste. Unbestätigten Berichten zufolge bestand ein letzter Auftrag der Blohm & Voss BV 222 der 3./KG 200 darin, gleich nach dem Kriegsende wichtige Persönlichkeiten der deutschen Führung mit allem, was ihr Überleben für Monate sicher stellte, in einen abgelegenen Fjord nach Grönland zu bringen. Diese Idee wurde jedoch nicht ausgeführt und anders lautende Informationen sprechen von Plänen, diese Regierungsmitglieder mit viermotorigen Junkers Ju 290 nach Spanien und sechsmotorigen Junkers Ju 390 nach Japan zu überführen.

Die bei Kriegsende in verschiedenen Baustadien befindlichen Blohm & Voss BV 222 C-014 bis C-017 wurden im August 1943 aufgrund des, zu Gunsten des sogenannten „Jägernotprogramms“ verhängten Baustopps, nicht mehr fertiggestellt. Es bestanden auch Pläne, diese Flugboote zu den nachfolgenden Baureihen D und E weiterzuentwickeln. Die D-Baureihe sollte mit dem Junkers Jumo 207-Schwerölmotor ausgerüstet werden. Dieses Triebwerk war aber bis zum Ende des Krieges noch nicht voll ausgereift. Es war geplant, daß die BV 222 C-014 bis C-017 die Prototypen der neue D-0-Serie werden sollten. Auch sollte die Blohm & Voss BV 222 C-020 die erste Serienmaschine der E-Reihe werden.

Abschließend stellt sich dem interessierten Leser noch ein kleines Rätsel, welches die Blohm & Voss BV 222 V3 und die V7 bzw. eine andere Maschine der C-Baureihe betrifft. Auf dem Foto einer „Wiking“, ausgerüstet mit Junkers Jumo 207 C-Dieselmotoren, erkennt man klar die halbe Kennung ??+ CH. Diese Markierung paßt aber nach den derzeitigen Erkenntnissen einzig auf die BV 222 V3, welche die Kennung X4+CH trug, aber über Bramo 323 R2 Fafnir-Sternmotoren verfügte. Da die auf dem Bild klar erkennbaren Jumo 207 C-Motoren aber auf die Baureihe C bzw. auf deren Prototyp V7 hinweisen, der erkennbare Teil der Kennung aber nur zur BV 222 V3 paßt, legt dies die Frage nahe, ob die V3 von den Bramo-Triebwerken eventuell auf die Junkers-Dieselmotoren umgerüstet wurde? Eine andere, allerdings noch schwerer begründbare Erklärung für diesen Widerspruch wäre auch, daß diese Kennung zwischen den Flugbooten ausgetauscht wurde. In diesem Fall würde aber die Frage nach dem Grund dieses Kennungsaustausches wiederum ein neues Rätsel aufwerfen.

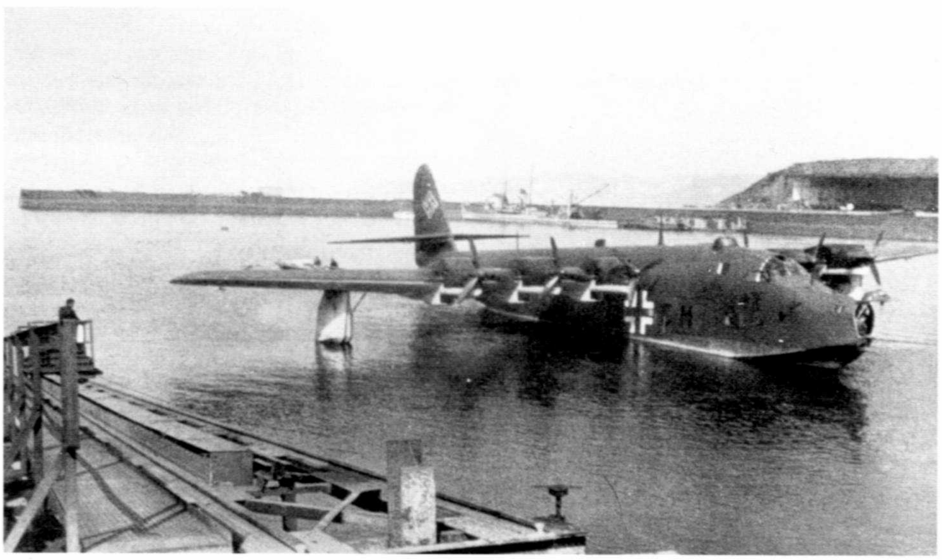
Wie man erkennen kann, ist die Geschichte der Blohm & Voss BV 222 „Wiking“, einem der elegantesten Flugboote der 1940er Jahre, noch lange nicht vollends erforscht und bietet dem Interessierten nach wie vor Raum für Spekulationen und neue Erkenntnisse.

Die Blohm & Voss BV 222 C wurde als Fernaufklärer und bewaffneter Transporter eingesetzt.

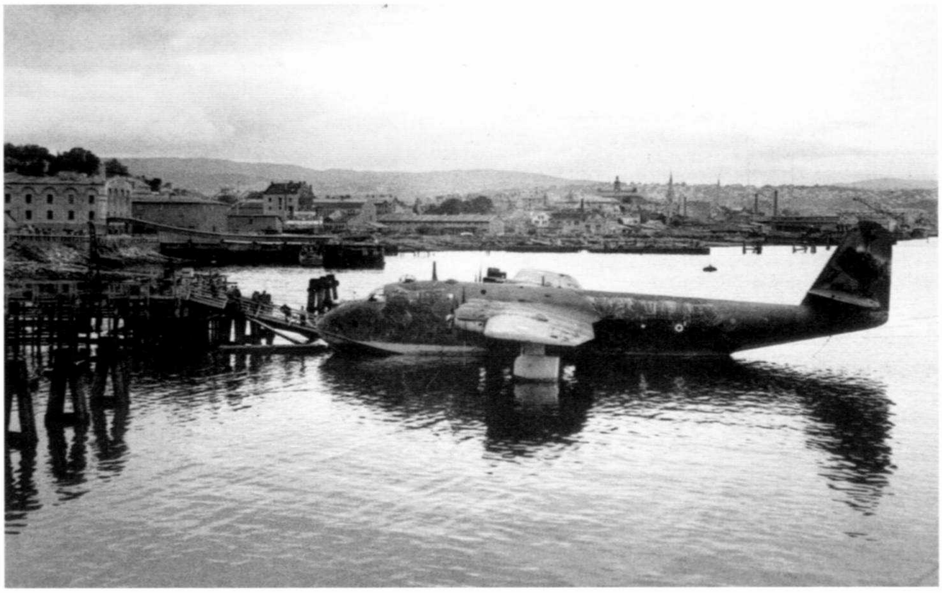


Ein noch ungelöstes Rätsel bildet diese „Wiking“, die ihrer Kennung X4+CH nach die BV 222 V3 (Baureihe A) sein sollte,...

...jedoch über die Junkers Jumo 207 C-Dieselmotoren einer BV 222 C verfügte.



Technik und Konstruktion der Blohm & Voss BV 222 C „Wiking“



Die Blohm & Voss BV 222 V2 wurde bei Kriegsende in Sörreisa bei Bardufoss von britischen Truppen erbeutet und anschließend im südlicher gelegenen Trondheim mit britischen Markierungen versehen.

Tragfläche

Die Tragflächen der Blohm & Voss BV 222 C waren in freitragender Ganzmetall-Bauweise erstellt. Der Flügel wies einen dreiteiligen Aufbau auf und der fest mit dem Rumpf verbundene, rechteckige Mittelflügel verfügte bei einer Profildicke von 20 % über eine Spannweite von 25,20 m. Die gesamte Spannweite des Flugbootes hingegen betrug 46 m und das Tragwerk besaß eine Flügelfläche von 255 m². Die Flügel war 6,03 m tief und die V-Stellung der Tragfläche betrug 2°. Die trapezförmigen Außenflügel mit einer Spannweite von je 10,40 m verjüngten sich in der Flügeltiefe von den vorgenannten 6,03 m auf 4,05 m und die V-Stellung der Außenflügel veränderte sich auf 4°. Das Streckungsverhältnis der Tragfläche betrug 8,3:1 und die Flächenspitzen befanden sich vom Kiel des „Bootsrumpfes“ gemessen, in 5,20 m Höhe. An der Rippe Nr. 1 der Außenflügel befand sich auf jeder Seite ein ausfahrbares Drahtseil mit einer Schlaufe, welches zum Festzurren des vor Anker liegenden Flugbootes, oder während des Schleppens auch zur Steuerung der BV 222 diente. Ein aus mehreren Teilen bestehender, aus Stahlblech in abgestuften Schüssen geschweißter, 33 m langer Rohrholm bildete das tragende Flügelbauteil und durchdrang den Rumpf des Flugbootes dicht über dem oberen Fußboden. Der Holm wies einen maximalen Durchmesser von 1 m auf und bestand im Außenflügel aus Dural. Dies ist der handelsübliche Name für Duralumin, einer leichten Legierung aus Aluminium, Kupfer und Magnesium, welche sich durch große Härte, Zähigkeit und Korrosionsbeständigkeit auszeichnet. Die Wandstärke und der Durchmesser des Holmes nahmen nach außen hin ab. Dieser Rohrholm diente auch zur Aufnahme des Flugdieselkraftstoffes K1 und konnte nach dem Entfernen der angeschraubten Dichtplatten zum Zwecke einer Innenkontrolle begangen werden. Sechs Behälter von je 2880 Liter Faßungsvermögen waren darin untergebracht. Die hinteren Räume der am Innenholm angeschweißten Ausleger dienten als Schmierstoffbehälter für die Triebwerke. Im Holmbereich befand sich ein weiterer abgeteilter Raum als Behälter für die Enteisungsflüßigkeit der Luftschrauben. Das Flugboot verfügte auch über einen Treibstoff-Schnellablaß. Die in den Tragflächen befindlichen Kriechgänge, welche vor und hinter dem Rohrholm lagen, machten nicht nur einen Zugang zu den Drehtürmen auf dem Tragflügel und zur Triebwerksanlage möglich, sondern sie wurden auch zur Druckbetankung benutzt. Damit das Flugboot während der Betankung nicht kenterte, war die richtige Reihenfolge der zu betankenden Behälter zu beachten. So waren der Reihe nach die Treibstofftanks Nr. 1, 6, 2, 5, 3 und 4 zu befüllen. Mit dem Rohrholm waren die Rippenanschlußklappen, der Unterbau der Triebwerksgerüste, die Heiß- und Aufbockbeschläge, die Verschraubungen für die Triebwerksarmaturen und die Beschläge für die „R-Geräte“ verbunden. Die sogenannten „R-Geräte“ bzw. „Rauch-Geräte“ waren Start-Hilfsraketen, die beim Start eines Flugbootes mit ihrem Zusatzschub den erhöhten Wasserwiderstand überwinden halfen und danach mittels Fallschirm abgeworfen wurden. An der Hinterkante des Mittelflügels befanden sich elektrisch betätigte, schienengeführte Landeklappen. Ihr maximaler Ausschlagwinkel war für den Start auf 30° und für die Landung auf 41° begrenzt. Zweiteilige Querruder bildeten die Hinterkanten der Außenflügel. Die Trimmung der äußeren Querruder erfolgte durch Spindelantriebe. Bei der Größe der Blohm & Voss BV 222 würden bei einer Ausstattung dieses Flugbootes mit einer normalen Steuerung viel zu große Handkräfte zu ihrer Bedienung erforderlich sein. Viel geringere Ruderkräfte wurden dadurch erzielt, daß nur das äußere, kleinere Querruder direkt vom Flugzeugführer gesteuert wurde, während die Steuerung des größeren Innenquerruders über Hilfsruder (Flettner-Ruder) und elektrisch betätigte Schlitzklappen nach dem Fowler-System erfolgte. Dieses, von Dr.-Ing. Richard Vogt entwickelte, leichtgängige Steuerungssystem war die wichtigste Innovation der Blohm & Voss BV 222 „Wiking“ und nach dem Kriegsende zeigten sich die alliierten Techniker daran sehr interessiert.

Stützschwimmer

Die beiden geteilten Stützschwimmer der Blohm & Voss BV 222 waren im Abstand von je 15,75 m, ab der „Bootsmitte“ gerechnet, an je einer kräftig ausgebildeten Rippe der Tragfläche montiert und stabilisierten das „Boot“ auf dem Wasser. Bei waagerechter Lage des Flugbootes lagen die beiden Schwimmer genau 1 m über der Wasserlinie. Das Einfahren der Stützschwimmer in die Tragflächenunterseite erfolgte elektrisch über Seilzüge. Dabei klappten die geteilten Schwimmer nach rechts und links auseinander und fuhren, auf diese Weise halbiert, in ihre Ausnehmungen an der Unterseite der Tragfläche ein. Das Ausfahren dieser Schwimmer geschah nach dem Öffnen einer Sperrklinke durch ihr Eigengewicht und mit Hilfe des Fahrtwindes, der ihre stromlinienförmigen Verkleidungen ebenfalls nach unten drückte.

Rumpf

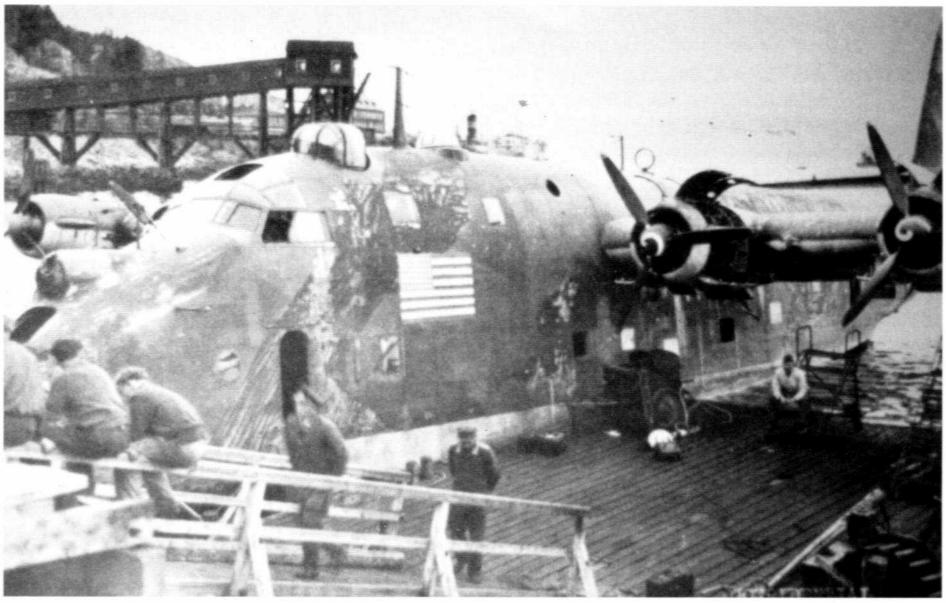
Der in Ganzmetall-Bauweise erstellte, zentrale „Bootskörper“ der Blohm & Voss BV 222 C mit seinen fünf „Hilfsstufen“ nach der „Hauptstufe“ und seinen insgesamt 63 Spanten wies eine Länge von 37 m auf, wobei 27 m auf den, durch zwölf Schottspante unterteilten, Unterwasserkielraum entfielen. Der „Bootskörper“, „Bootsrumpf“ oder auch nur „Boot“ genannte Teil eines Flugbootes ist der hydrodynamisch ausgelegte Gleitboden im unteren Bereich des Flugbootrumpfes, der den Start vom Wasser aus erst ermöglicht und beim Wassern stoßlastoptimiert wirkt. Dieser „Bootsrumpf“ war ein sogenanntes „Zweistufenboot“, ausgeführt in Schalenbauweise und bestand aus korrosionsbeständigem Leichtmetallblech mit Wandstärken zwischen 3 und 6 mm. Eine „Stufe“ („Querstufe“) war ein, knapp hinter dem Schwerpunkt eines Flugbootes am „Bootsboden“ quer verlaufender, stufenförmiger Absatz. Er diente beim Start dem Ablösen des Flugbootes vom Wasser und die Ausbildung einer Mulde gleich hinter der Stufe vermindert zusätzlich den Wasserwiderstand. Das Vorschiff war 15,50 m, der Teil hinter der „Stufe“ 11,50 m lang. Das „Boot“ der Blohm & Voss BV 222 C war 5,67 m hoch, 3,08 m breit und besaß einen Tiefgang von 1,45 m. Die Spante waren, bis auf einige Ausnahmen, aus offenen Profilen, meist aus Winkel- und Stegblechen gefertigt. Die vorgenannten Ausnahmen betreffen die hinter dem Flügelholm liegenden Spante Nr. 27 und Nr. 30, welche verstärkt wurden und die Spante Nr. 39, 44 und 55, die als Vollwände mit Durchgangsöffnungen ausgeführt waren. Das Unterdeck diente bevorzugt als Laderaum, der bequem über den, als seitlich aufschwenkbare Großraum-Ladeklappe ausgebildeten „Bootsvorderteil“ (Bugraum bis Spant Nr. 7) erreichbar war. Hinter diesem Laderaum (Spante 7–39), im Heck des Unterdecks, befand sich ein Aufenthaltsraum für die Besatzung (Spante 39–44) und dahinter noch der Heckraum (ab Spant 44 bis zum „Bootsende“).

Im Oberdeck des Rumpfes der Blohm & Voss BV 222 C befanden sich der Flugzeugführerraum (Spante 7–22). In diesem Raum befand sich eine doppelte Steueranlage und von dieser verlief unter dem oberen Fußboden, entlang der linken Bordwand, eine als Stoßgestänge ausgebildete Steuerleitung nach hinten und diese setzte sich danach mit verschiedenen Umlenkungen zu den diversen Klappen der Tragfläche und des Leitwerkes fort. Hinter dem Flugzeugführerraum schloß sich der Wirtschaftsraum (Spante 22–26) an, gefolgt vom Holmraum (Spante 26–33) und einem Gepäckraum (Spante 33–44), der auch den Abschluß des Oberdecks bildete. Der hintere Teil der BV 222 C war durch einen Laufsteg bis zum Leitwerksanschluß begehbar.

Die Außenhaut des Flugbootes bestand aus versenkt genietetem Glattblech. Am Bug und am Heck waren Beschläge zum Festmachen des Flugbootes angebracht. Eine Schleppvorrichtung im Bug der „Wiking“ war für 10.000 kg bemessen und der am Spant 55 befestigte Sliphaken mit einer zulässigen Maximalbelastung von 5700 kg wurde vom Flugzeugführerraum aus betätigt.

Leitwerk

Ebenso wie beim Tragflügel der Blohm & Voss BV 222 C bildeten Rohrholme auch die tragenden Teile des freitragenden Höhen- und Seitenleitwerkes. Das Seitenruder des 22,90 m² großen Leitwerkes verfügte über zwei Servoruder, die das eigentliche Seitenleitwerk betätigten. Das Höhenleitwerk mit einer Spannweite von 15 m und einer Fläche von 39,60 m² befand sich – gemessen ab dem Kiel des „Bootsrumpfes“ – in 5,75 m Höhe und war wie folgt aufgebaut. Es bestand aus einem Höhenruder mit einem Hilfsruder im Inneren, verfügte weiter über Zusatzruder in der Mitte als Stabilisierungsruder ausgeführt und außen über Landeruder mit Hornausgleich. Die Verriegelung der Quer-, Höhen- und Seitenruder erfolgte elektrisch durch je einen Federbolzen. Ein hinter dem Seitenleitwerksholm gelegener, als Heck-Seestand dienender Raum, konnte durch einen Durchstieg im Spant Nr. 55 erreicht werden.



Als die BV 222 V2 später den amerikanischen Alliierten übergeben wurde, ersetzte man die britischen Kokarden auf dem Rumpf durch die amerikanische Flagge.

Triebwerksanlage

Sechs wassergekühlte, 6-Zylinder-Zweitakt-Zweiwellen-Schwerölmotoren vom Typ Junkers Jumo 207 C bildeten die Triebwerksanlage der Blohm & Voss BV 222 C und waren an der inneren Tragfläche montiert. Die sechs Motoren der „Wiking“ waren untereinander austauschbar und jeder verfügte über eine eigene Kraftstoff- und Schmierstoffanlage. Als Höhenmotor verfügte der Jumo 207 C über einen Abgas-Turbolader für 5000 m Steigleistungshöhe und erbrachte bei 3000 U/min. eine Startleistung von 1000 PS bzw. 735 kW. Die Triebwerksgerüste der „Wiking“ waren auf neuartige Weise als Rohrträger gestaltet. Die Jumo 207 C waren jeweils an vier Punkten aufgehängt, wobei sie links an zwei Festlagern und rechts an Federlagern montiert waren. Sie konnten somit achsenparallel durchschwingen und da die Motorverkleidungen ebenfalls an den Triebwerken direkt befestigt waren, schwangen diese ebenfalls mit ihren Motoren mit.

Ein je 170 Liter fassender Schmierstoffbehälter und eine Kühlanlage waren an jedem Triebwerk angeschlossen. Die Kühler waren an Gerüsten unterhalb der Tragfläche montiert. Über einen Nachfüllbehälter, der sich in einer Abteilung des im „Bootsbereich“ gelegenen Holmes befand und ein Fassungsvermögen von 950 Liter aufwies, konnte der Ölvorrat während des Fluges ergänzt werden. Der verwendete Kühlstoff war ein Wasser-Glykol-Gemisch im Verhältnis von 50:50, dem 1,5 % Korrosionsschutzöl 39 beigemischt wurde. Dessen Nachfüllbehälter befand sich ebenfalls im Holmraum. Die Kühlstoffmenge pro Motor wurde mit 84 Litern angegeben, das Faßungsvermögen jedes Ausgleichsbehälters betrug etwa 32 Liter. Verstellbare VDM-Dreiblatt-Luftschrauben mit Leichtholzblättern der Firma Schwarz und einem Durchmesser von 3,30 m setzten die Motorleistung in Vortrieb um. Die Luftschrauben der Triebwerke Nr. 2 und Nr. 5 verfügten außerdem über die Möglichkeit einer Schubumkehr durch die Verstellung ihrer Propellerblätter.

Ausrüstung

Als Hilfsmaschinenanlage diente in der Blohm & Voss BV 222 C ein DKW-Bordaggregat BL 500 zur Stromerzeugung. Das Anlassen und das Warmlaufen dieses Aggregates erfolgte mit Benzin, danach erfolgte die Umstellung der Treibstoffzufuhr auf den Dieselkraftstoff aus den Haupttanks. Die Funkausrüstung war von Flugzeug zu Flugzeug unterschiedlich. Folgende Geräte kamen in unterschiedlichen Konfigurationen zum Einbau: ein Schiffssuchgerät FuG 200 Hohentwiel, ein Sprech- und Tastfunk- bzw. Zielfluggerät FuG 16Z (in Kombination mit dem FuG 10) der Firma Lorenz für den Leitstrahl-Zielanflug, ein Rückwärtswarngerät FuG 216 Neptun der Firma FFO, ein Feinhöhenmesser FuG 101a der Firma Siemens, ein Kenn- und Abfragegerät FuG 25a Erstling der Firma GEMA für die Freund/Feind-Erkennung, ein Peilgerät Peil G 6 und ein Funklandegerät FuBl 2. In manchen Quellen werden auch eine Langwellenstation VP 245 der Firma lorenz als Funkausrüstung der Blohm & Voss BV 222 V2 angegeben. Natürlich verfügten auch die BV 222 C, wie alle mehrmotorigen Flugzeuge der deutschen Luftwaffe, über eine ca. 35–45 kg schwere See-Notausrüstung, welche hauptsächlich aus einem Schlauchboot, einem Notsender und Verpflegungskonzentrat bestand.

Besatzung und Bewaffnung

Die Baureihe C der Blohm & Voss BV 222 wurde von einer zehnköpfigen Besatzung geflogen, die sich wie folgt, zusammensetzte: Flugzeugführer, zweiter Flugzeugführer, Navigator, erster Flugmaschinist, zweiter Flugmaschinist, erster Funker, zweiter Funker und drei Bordwarte.

Neben ihren eigentlichen Aufgaben mußte die Besatzung auch die Defensivbewaff-

Technische Daten der Blohm & Voss BV 222 „Wiking“

	Blohm & Voss BV 222 C	**Blohm & Voss BV 222 V4**
Antrieb:	sechs Junkers Jumo 207 C-Schwerölmotoren mit je 1000 PS bzw. 735 kW Startleistung	sechs Bramo 323 R Fafnir 9 Zylinder-Sternmotoren mit je 1200 PS bzw. 882 kWStartleistung
Spannweite:	46,00 m	46,00 m
Länge über alles:	37,00 m	36,50 m
Breite der Stufe:	3,08 m	3,08 m
Höhe über alles	10,90 m	10,90 m
Höhe des Rumpfes:	5,67 m	5,67 m
Höhe einschließlich des Antennenmastes:	7,00 m	7,00 m
Tiefgang des Bootes bei		
30.000 kg Zuladung:	–	1,22 m
40.000 kg Zuladung:	–	1,38 m
45.000 kg Zuladung:	–	1,45 m
Flügelfläche:	255,00 m^2	255,00 m^2
Flügeltiefe innen:	6,03 m	6,03 m
Flügeltiefe außen:	4,05 m	4,05 m
Seitenverhältnis:	1:8,3	1:8,3
Verdrängung der Stützschwimmer:	2,80 m^2	2,80 m^2
Abstand der Schwimmer von der Flugbootmitte:	15,75 m	15,75 m
Höhenleitwerksfläche:	39,60 m^2	39,60 m^2
Spannweite des Höhenleitwerkes:	14,80 m	14,80 m
Seitenleitwerksfläche:	22,90 m^2	22,90 m^2
Seitenruderfläche:	6,65 m^2	6,65 m^2
Ruderausschlag:	± 25°	± 25°
Leergewicht:	30.650 kg	28.545 kg
maximales Startgewicht:	49.000 kg	45.600 kg
Zuladung:	15.340 kg	18.000 kg 92 voll ausgerüstete Soldaten[1] oder 72 Krankentragen
Höchstgeschwindigkeit in Bodennähe:	294 km/h	345 km/h bzw. 295 km/h mit maximaler Zuladung
in 4500 m Höhe:	–	385 km/h
	in 5000 m Höhe:	390 km/h–
Reisegeschwindigkeit in Bodennähe:	305 km/h	320 km/h
in 5500 m Höhe:	345 km/h	–
Landegeschwindigkeit:	125 km/h	125 km/h
Startstrecke:	1200 m	1200 m
Dienstgipfelhöhe:	7300 m	6500–6700 m
Reichweite:	6095 km	7000–7450 km
Bewaffnung:	fünf 13,00 mm MG 131 in Einzellafetten und drei bis vier 20,00 mm MG 151/20 in Einzellafetten.	fünf 7,92 mm MG 81 in Einzellafetten und zwei 13,00 mm MG 131 in Drehtürmen auf der Rumpfoberseite.

Es wurden aber auch andere Waffenkonfigurationen verwendet

Abwurflasten für See- oder Landziele wurden nicht mitgeführt.

---

[1] Nach anderen Quellen waren es 110

nung des Flugbootes bedienen. Diese bestand aus einem Bugstand WL 131 mit einem 13 mm MG 131 der Firma Rheinmetall-Borsig, welches in einer Walzenlafette gelagert war. Auf der Rumpfoberseite befand sich als B 1-Stand ein hydraulisch angetriebener Drehturm vom Typ HD 151/D der mit einem 20 mm MG 151/20 (EZ) von Mauser bestückt war. In manchen Quellen wird dieser Waffenturm auch als DL 151 bezeichnet.

In die Rumpfseiten waren vier Sockellafetten SL 131 mit je einem 13 mm MG 131 von Rheinmetall-Borsig eingebaut. Bei Bedarf konnten angeblich noch weitere SL 131-Seitenstände installiert werden.

Eine Besonderheit stellten die beiden, auf den Tragflächen etablierten HD 151/2A-Türme dar, die über je ein 20 mm MG 151/20 (EZ) verfügten. Die beiden Waffenstände auf der Tragfläche konnten während des Fluges über Kriechgänge im Flügel erreicht werden. Bei Bedarf ließ sich weiter hinten auf der Rumpfoberseite als B 2-Stand noch ein weiterer HD 151/D-Drehturm montieren, der mit einem weiteren 20 mm MG 151/20 (EZ) von Mauser bestückt war. Die Vorrichtungen dieses zweiten Maschinengewehr-Standes auf dem Rumpfrücken der BV 222 war bei allen Flugbooten der C-Version komplett installiert, nur der B 2-Turm selbst gehörte nicht zu diesem Rüstsatz und wurde nur bei Bedarf montiert.

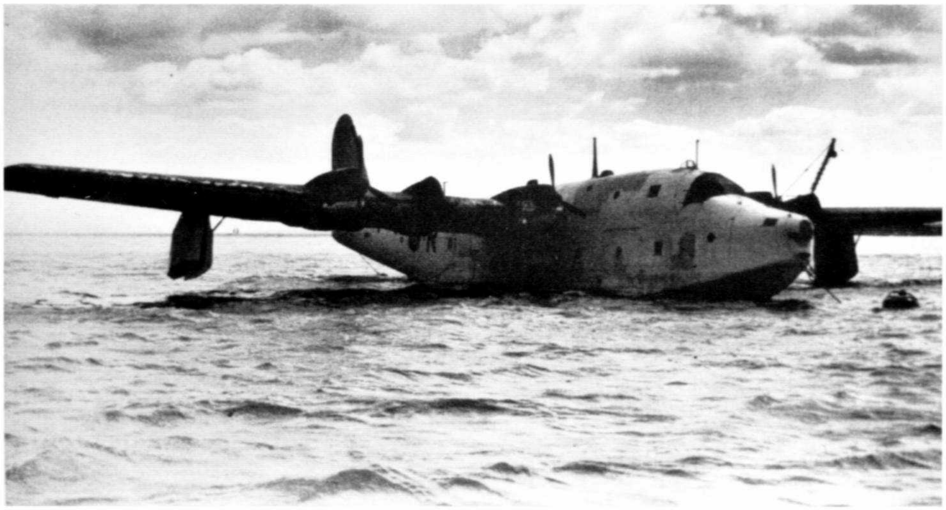
Abwurflasten zur Bekämpfung von See- oder Landzielen wurden hingegen nicht mitgeführt. Bei einigen Blohm & Voss BV 222 C waren anstelle der 20 mm MG 151/20 (EZ) deren Vorgänger, die 15 mm MG 151 installiert.

Schlußwort

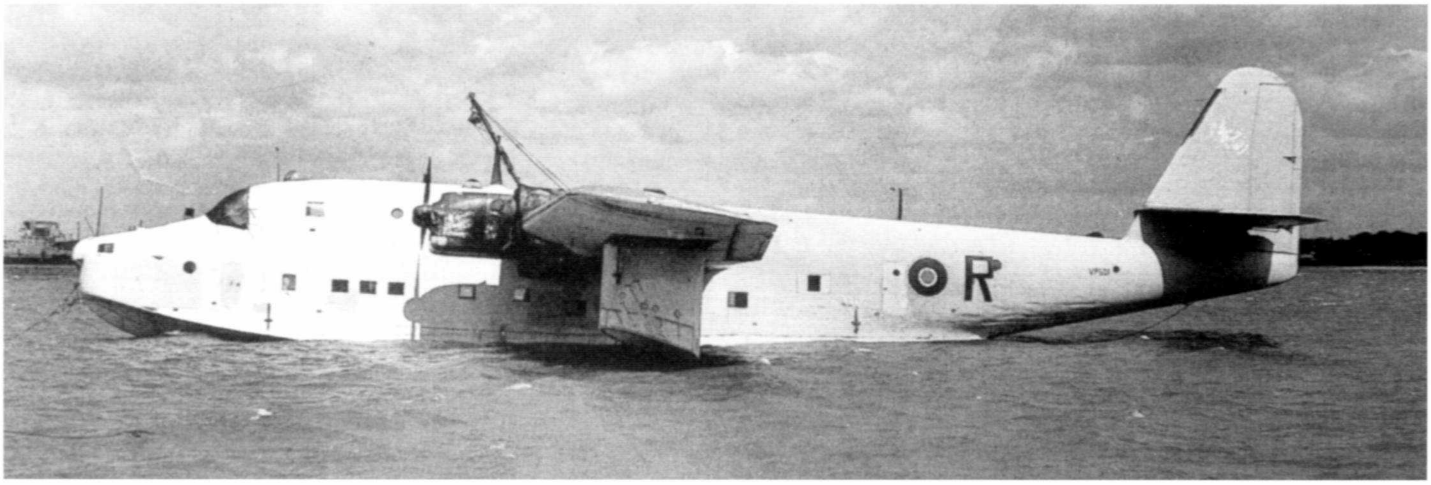
Abschließend bedanke ich mich bei den Herren Hans-Jürgen Becker und Walter Strobl für ihre ständige Hilfsbereitschaft und Unterstützung, die bei der Erstellung der vorliegenden Monografie sehr wertvoll war sowie bei den Herren Peter P. K. Herrendorf, Prof. Wilhelm Hesz und Friedrich Müller, die mich mit Fotos unterstützten.

Rudolf Höfling

Wien, im Februar 2003



Die Blohm & Voss BV 222 C-012, welche zuletzt bei der Seeaufklärungsgruppe 130 im Dienst stand, wurde nach ihrer Erbeutung durch Angehörige des Royal Aircraft Establishment nachgeflogen und danach nach Calshot in England überstellt.



Im britischen Seefliegerstützpunkt Calshot erhielt die BV 222 C-012 den Anstrich der britischen Seeflieger und die neue Kennung VP 501. Das „R“ neben der Kokarde wurde von der Seeaufklärungsgruppe 130 übernommen, führte aber in manchen Kreisen zu der wenig glaubhaften Spekulation, daß die C-012 für kurze Zeit bei der Royal Air Force im Dienst gestanden sein soll.

FLUGZEUG Profile Impressum:

Herausgeber: UNITEC-Medienvertrieb e.K
Ludwigstr. 11, 86669 Stengelheim
Tel.: 084 33/92 94 76
Fax: 084 33/1726
Internet: www.Unitec-Medienvertrieb.de
e-mail: UNITEC_Medienvertrieb@web.de

Autor: Rudolf Höfling
Graphik: Manfred Meyer
Modellbau: Prof. Gerd Busse
Layout: Michèle Tremel
Reproduktion: UNITEC-Medienvertrieb
Druck: Schoder Druck Gersthofen
Vertrieb: BPV Medienvertrieb GmbH & Co KG
Römerstr. 90, 79618 Rheinfelden

Wasser und Wolken – die BV 222 V2 in ihrem Element.

Blohm & Voss BV 222 V2 WNr 222/366

Modell von Revell in 1:72

Von Gerd Busse

(SIM Stuttgart, D/CDN Maple Leaf Modellers Bühl und 1. PMCN Nürnberg)

Die BV 222 V2 mit der Werknummer 222/366 (Kennzeichen zunächst CC+ER, später X4+BH), ging am 10. August 1942 als Transporter in den Truppendienst beim Lufttransportführer See 222 (LTS See 222). Sie ist das Vorbild eines Revell-Bausatzes, der für die Leser, die ein Modell der BV 222 V2 bauen möchten, kurz vorgestellt wird.

Dem Original entsprechend ist das Modell eines der größten in jeder Sammlung. Dementsprechend ist auch der Farbbedarf, auf den man sich einstellen kann: Jeweils ein Glas Gunze Acrylfarben RLM 02 und RLM 65 wurden für die Airbrush-Arbeit verbraucht. Die Seetarnfarben RLM 72 und 73 wurden auf der Basis der Land-Tarnfarben (70/71) durch Zusatz von Grau- und Blautönen gemischt.

Beim Tarnschema läßt die Bauanleitung die Wahl zwischen zwei Versionen: Neben dem Standard-Tarnschema die kontrastreichere Wintertarnung, die die V2 für das Unternehmen „Schatzgräber" in der Arktis bekam. Da von letzterer nur ein Foto bekannt ist (linke Seite von vorne), erhielt das Modell das Standard-Tarnschema, das sie 1943 bei der LTS 222 trug.

Der Bausatz enthält etwa 250 Einzelteile in sauberer Spritzgußqualität mit feinen Gravuren und hervorragender Passgenauigkeit und Abziehbilder, die mit einer starken Lupe klare Lesbarkeit zeigen.

Dieser Artikel befaßt sich nicht mit sämtlichen Details des Zusammenbaus, diese würden einen ganzen Artikel in einer Modellbauzeitschrift ausfüllen. Er soll vielmehr an Hand von Fotos zeigen, wie das eindrucksvolle Original in Farbe ausgesehen hätte.

Rumpf

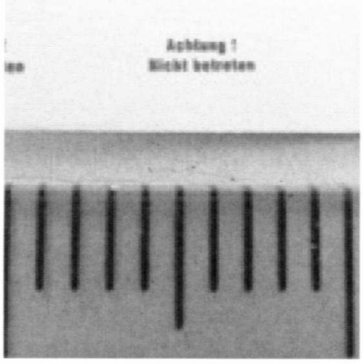
Auffallend ist die gute Passung aller Teile. Die Spanten sind mit vielen Details versehen, aber sie ragen zu weit in den Laderaum hinein. Beim Original waren nur die Spanten 39, 44 und 55 als Vollwände mit Durchgang ausgebildet. Ansonsten ist der Rumpf des Modells innen kahl. Diese Vereinfachung (die bei der Herstellung eine glatte Außenoberfläche gewährleistet) ist von außen nicht zu sehen, sie fällt wegen der dunklen Färbung (RLM 02) selbst bei geöffnet dargestellten Türen kaum auf.

Das Cockpit und der Flugzeugführerraum dahinter sind hervorragend detailliert. Nach dem Zusammenbau des Rumpfes verschwindet alles, sofern man nicht den Rumpfrücken in diesem Bereich abnehmbar läßt. Jedenfalls bietet der Bausatz diese Option. Bei der Bemalung der Instrumententafeln kann man sich an farbigen Zeichnungen orientieren [3].

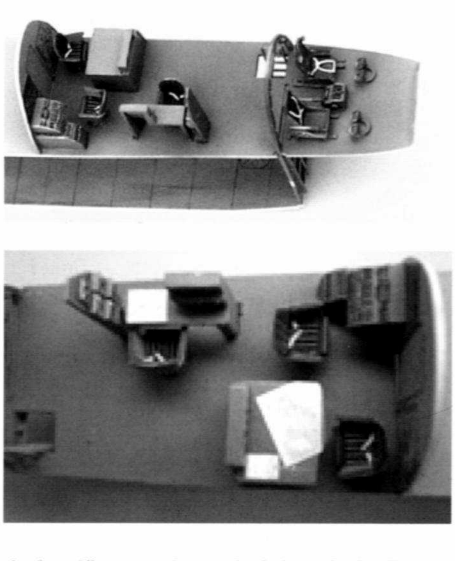
Alles was mit dem Motor zu tun hat, ist gelb markiert, entsprechend gilt braun für Schmiermittel, blau für Luft und rot für alles, was im Notfall schnell gesehen werden muß.

An den Rumpfseiten sind knapp oberhalb der Wasserlinie zahlreiche Ösen zum Festmachen angeordnet, die mit 0,6 mm aufgebohrt wurden, damit sie realistischer aussehen.

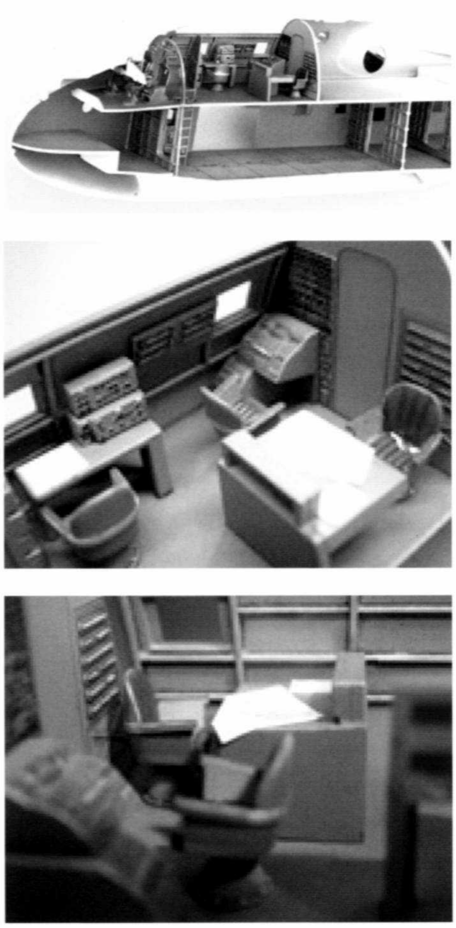
In den Bug wurde unterhalb des Ladebodens Blei eingefüllt, damit der Schwerpunkt wie beim Original etwa im ersten Drittel der Flächentiefe liegt. Das Modell würde sonst seltsam auf dem Heck ruhen. Außerdem ist die Schwerpunktlage wichtig, wenn man das Modell auf den Dockwagen setzen will



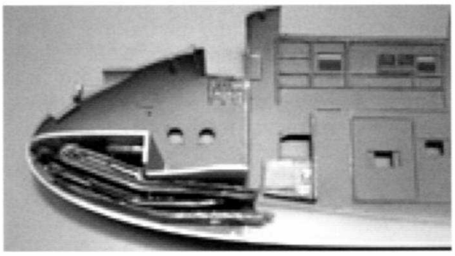
Beispiel für die Klarheit der kleinen Beschriftungen auf dem Abziehbilderbogen.



Hinter dem Cockpit Arbeitsplätze – der scheinbar freie Raum wird vom MG-Stand ausgefüllt



Innenleben nach Einbau in eine Rumpfhälfte.



Das Blei im Bugbereich sorgt für die rechte Schwerpunktlage des Modells.

(im Eigenbau zu erstellen).

Die Rumpfhälften wurden vor dem Zusammenbau bis zur Endlackierung und dem anschließenden Einbau der Fenster fertiggestellt. Die Alterung erfolgt mit Wasserfarbe (Umbra oder Schwarz), die nach dem Antrocknen mit einem feuchten Lappen in Strömungsrichtung abgewischt wurde. Anschließend lassen sich die Erhebungen mit Lukas-Wischmetall (Silber 5213) betonen.

Das offizielle Tarnschema mit Maßen ist bekannt [1] und auch durch Fotos (z. B. Rumpfrücken der V1 aus dem Blickwinkel des Kranführers [4]) bestätigt, es unterscheidet sich im Bereich des Rumpfrückens und auch an den Seiten von dem Bemalungschema in der Anleitung. Erst nach der letzten Lackierung wurden die hervorragend detaillierten Abziehbilder angebracht, nachlackiert, erneut mit Naßschleifpapier (Körnung ca. 1500) unter kaltem Wasser glatt geschliffen und dann die Fenster eingesetzt.

Danach wurden die MG-Stände (MG 81, mit Fadenkreuzen Extratec EX 72121, die aber erst nach der Endmontage aufgesetzt werden sollten, da diese filigranen Strukturen sonst abbrechen) eingeklebt. Mit der Hülsenabführung der MG 81 (Teile 32 und 34) gab es Probleme, die durch Kürzen des Mittelteils zu beheben waren. Nach dem Zusammenkleben der Rumpfhälften wird die Lackierung im Bereich der Klebenähte korrigiert.

Auch das FuG 200 „Hohentwiel“ (das durch ein Photoätzteil ersetzt wurde) wird erst bei der Endmontage angebaut, es geht sonst verloren.

Leitwerk

Die beiden unterschiedlichen großen „Hörner“ rechts am Seitenleitwerk, die Flosse und Ruder verbinden, sind Halterungen, in denen das Seitenruder gelagert ist. Wenn das Ruder ausgeschlagen wird, muß entsprechender Platz vorhanden sein. Die Vertiefungen wurden deswegen zu rechteckigen Ausschnitten erweitert, das Seitenruder abgetrennt und mit Lagerstiften versehen, so daß es ausgelenkt werden kann. Da die Halterungen nicht in der Ruderoberfläche liegen, sondern in der halben Tiefe, wurden sie verlängert und verschwinden nun in den Rechtecken.

Die Anordnung der Höhenruderlagerung wurde korrigiert und wie beim Seitenruder verfeinert.

Die quaderförmige Verkleidung des Peilrahmens ist wegen des Luftwiderstandes sicher nicht originalgetreu. Der Quader wurde daher durch einen stromlinienförmigen Übergang ersetzt.

Leitwerk

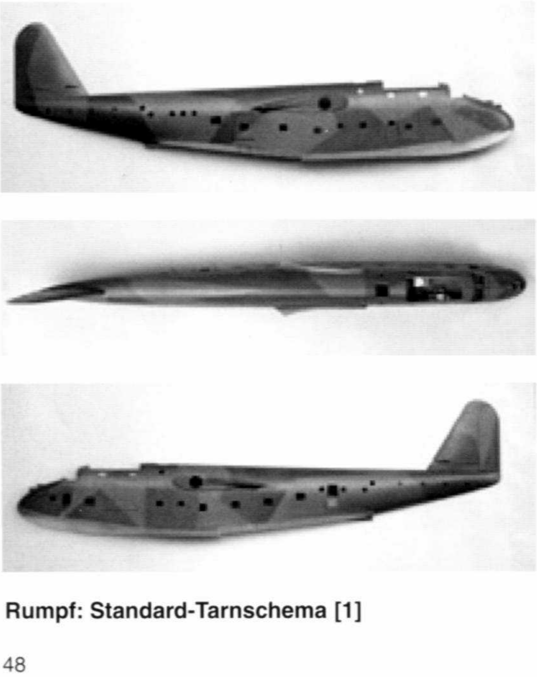
Das Tragflächenprofil ist beim Modell symmestrisch dargestellt, also eigentlich ein Kunstflugprofil, das nicht gut zur BV 222 paßt. Ein Foto vom Tragflächenbau [3] zeigt eine deutlich flachere Unterseite. Die zu starke Krümmung führt zu einer entsprechend falschen Form der Innenseite der Schwimmer und bedingt einen zu großen Abstand der ausgefahrenen Schwimmer, die nur an der Hinterseite etwas klaffen dürfen.

Das Tragflächenprofil kann man schlecht korrigieren, aber die Schwimmer in ausgefahrener Position sollten flacher geschliffen werden.

Bei der Airbrush-Arbeit stören die Waffenstände in den Tragflächen. Wenn man die Löcher unter den Teilen 114 so erweitert, daß die Teile 80 gut hindurchpassen, ist die Montage der Waffenstände auch nach dem Zusammebau der Tragflächen und der letzten Lackierung möglich.

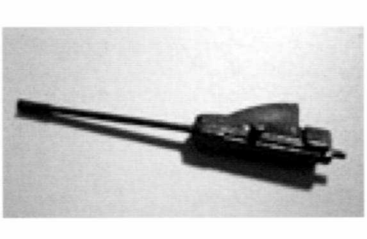
Die im Original herunterklappbaren Arbeitsbühnen beiderseits der Motoren würden am Modell mit den Aupuffrohren kollidieren. Wenn jemand ein Diorama bauen möchte mit Motorenwartung, dann sollte er rechtzeitig korrigieren. Auf der rechten Tragfläche sollte die fehlende Gravur für den Innentank berücksichtigt werden.

Die Tragflächen werden vor der Endmontage vollständig fertiggestellt bis auf den Anbau des Höhenmessers FuG 101 (Teil 118), der schon mit Frequenzsweep und Auswertung der Schwebungsfrequenz arbeitete, und Blindlandeantenne FuBi 2 (Teil 119), die man beide besser im Eigenbau herstellt, da die Spritzgußtechnik des Modellbaubereichs hier ihre Grenzen er-

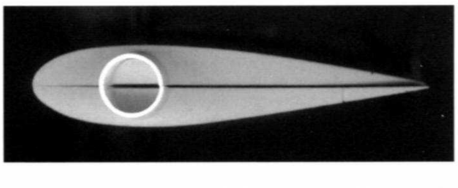


Rumpf: Standard-Tarnschema [1]

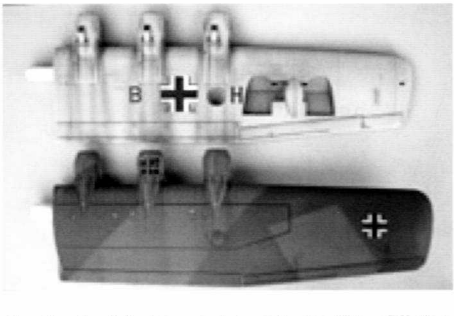
Geänderte Peilrahmenhalterung



MG 151/20.
Lauf: Schatton-Modellbau.



Das Tragflächenprofil ist an der Unterseite zu stark gewölbt.



Fertig lackierte und gealterte Tragfläche vor dem Einbau des MG-Standes.

reicht.

Motoren

In die BV 222 C war der Jumo 207 C eingebaut. Die Baureihe A (also auch die V2, die später als A-2 bezeichnet wurde) hatte den luftgekühlten Bramo 323 R2 Sternmotor. Der Austausch des Motors Nr. 4 der V1 nach Flug Nr. 252 ist mit etlichen Fotos ausführlich dokumentiert [5], das könnte für die Motorendetailierung oder den Dioramenbau interessant sein.

Nun wieder zum Modell: Der Sternmotor Bramo 323 hatte dunkle Zylinder, der Rest war metallisch hell.

Die Montage ist völlig problemlos, die Passungen sind vorbildlich, und die Stifte schließen Verwechslungen aus.

Die Teile 104 und 104A (bzw. 105 und 105A) Teile passen aber nicht so gut zusammen wie der Rest des Modells und erfordert Nacharbeit, um störende Übergänge zu beseitigen. Auch die Herausführung der Auspuffrohre ist herstellungsbedingt nicht ganz wirklichkeitsgetreu. Hier ist Optimierungspotential, das Modellbaukollegen sicher durch Eigenbauten ausschöpfen. Es ist aber etwas langweilig, bei sechs Motoren insgesamt 48 Auspuffrohre zu verbessern. An den Abdeckblechen wurden mit dünnem Kupferdraht (0,2 mm Durchmesser) Schaniere angedeutet. Die Luftschrauben haben leichte Grate, bei Beseitigen kann man auch gleich auf eine Verbesserung des Profils achten, das dem eines Tragflügels ähnlich sein sollte: vorne abrunden und die Hinterkante dünner schleifen.

Endmontage

Die große Spannweite bedingt ein höheres Gewicht der Tragflächen. Diese haben eine perfekt passende Steckverbindung, die an der Rippe endet, so daß im Laufe der Zeit ein Durchhängen der Tragflächen zu befürchen ist. Vorbeugend wurde daher die rohrförmige Verbindung durchgebohrt und ein 8 mm dicker Hartholzstab eingefügt, der so angeschrägt ist, daß die V-Form der Tragflächen stimmt. Dieser Stab ermöglicht auch eine Steckverbindung der Tragflächen für Transport- oder Lagerzwecke.

Auch die Radarantennen FuG 200 „Hohentwiel" (Teile 129 und 130) stoßen an die Grenze der Spritzgußmöglichkeiten. Sie wurden durch Photoätzteile ersetzt (Extratec EX 72085).

Wer Funkhöhenmesser FuG 101 und Blindlandeantennen FuBi 2 nicht im Eigenbau anfertigen mag, findet entsprechende Photoätzteile (Extratec EX 72091), die feiner sind als die Spritzgußteile, aber leider sehr flach.

Die Fadenkreuze für die MG im Rumpf stammen von Extatec EX 72121, die Läufe der MG 151 in den Traglächen von Schatton-Modellau.

Es ist absehbar, daß sich Hersteller speziell der Photoätzteile (im wesendlichen Antennen, Fadenkreuze, Bedienungshebel im Cockpit) annehmen werden, damit man sie nicht mehr aus unterschiedlichen Sets zusammenzustellen braucht, um den Rest wegzuwerfen.

Fazit

Dieser neue Bausatz von Revell (im Handel seit Dezember 2002) besticht durch hohe Qualität: Perfekte Passgenauigkeit ohne Nacharbeit, gut durchdachte Anordung der Einzelteile, die offensichtlich bereits im Hinblick auf weitere Versionen der BV 222 ausgelegt ist. So macht Modellbau Freude: Nicht korrigieren müssen an falsch hergestellten Bauteilen (dafür gibt es leider genug Beispiele), sondern aus dem Kasten ein maßstabgetreues Modell bauen. Haben wir hier einen Anwärter auf das „Modell des Jahres 2002"?

Fotos

Da der Schwerpunkt des Artikels auf den realistischen Farbfotos liegt, sei zum Schluß noch kurz erläutert, wie diese entstanden: Das Modell braucht als Umfeld Wasser und Wolken. Letztere liefert ein großes Posterfoto, ersteres eine flache Wanne mit Wasser, deren Tiefe dem Tiefgang des Modells entspricht. Bei kleinen Modellen eignet sich z.B. ein Backblech aus dem Küchenofen, bei der Größe der BV 222 reicht das aber nicht mehr, es mußte eine entsprechend größere Wanne gebaut werden.

Dazu wurde eine 80x120 cm große Spanplatte (1,9 cm dick) mit Leisten 0,9x2,2 cm Querschnitt versehen und über diese mit doppelseitigem Klebeband eine blaue Mülltüte aus Plastikfolie geklebt. Mit vier Schrauben M4 wurde die so erhaltene flache Schale an den vier Ecken justierbargemacht, damit sie bis zum Rand mit Wasser gefüllt werden kann.

Die Kamera blickte knapp über der Wasseroberfläche auf das Modell. Durch die Verwendung einer kleinen Blende (Blendenzahl 32) läßt sich eine hohen Tiefenschärfe erzielen, wobei die Belichtungszeiten auch im hellen Sonnenlicht die Verwendung eines Stativs erfordern. Die Belichtungszeiten sollten aber nicht so lang sein, daß die Wellen (die man beim Fotografieren mit dosierten Rührbewegungen im Wasser produziert), verschmiert werden. Die Dynamik, die solche Bilder zeigen, liegt in den Spiegelungen der Struktur auf der Wellenoberfläche. Leider sind die Wellen in 1/72 nicht so vielgestaltig wie die wirklichen, auch dann nicht, wenn man die Oberflächenspannung des Wassers mit Spülmittel herabsetzt.

Von besonderem Reiz düften die Fotos sein, die die Begegnung der BV 222 V2 mit einem anderen Seeflugzeug, der Ju 52 3m/See (Kennung 8A+AL, wurde führer ausführlich beschrieben [7]), festhalten: Hier zeigen sich die riesigen Ausmaße der BV 222, gegen die die Ju 52 beinahe wie ein Kleinflugzeug wirkt.

Literatur

[1] N.N.: Blohm & Voss BV 222 „Wiking". Luftfahrt International Bd 27 (1978), S. 4247–4320. ISSN 0343-3943

[2] Krzyzan, M.: BV 222 „Wiking" & BV 238. Monografie Lotnicze 29. A. J. Press. ISBN 83-86209-47-3

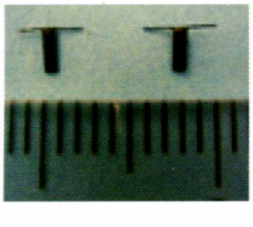
[3] Trojca, W.: Blohm & Voss BV 222 „Wiking". Model Hobby, Katowice. ISBN 83-917049-4-7

[4] N.N.: Die Blohm & Voss BV 222 V1 bei Verladeübungen. JET&Prop 5/99 S. 52–55.

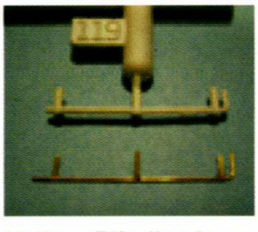
[5] N.N.: Blohm & Voss BV 222 V1. Triebwerkswechsel auf See. Luftfahrt International Bd 16 (1976), S. 2461–2470.

[6] Schneider, H.: Flugzeug-Typenbuch. Nachdruck der 5. Ausgabe 1944. Gondrom Verlag, Bindlach (1986). ISBN 3-8112-0484-X.

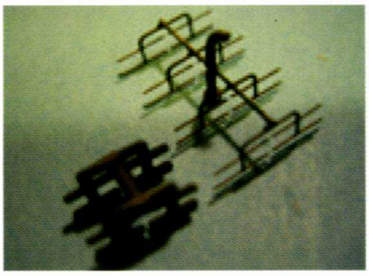
[7] Busse, H.; Busse, G.: Junkers Ju 52 3m/See. Original und Modell. FLUGZEUG 5/96 S. 67–70.



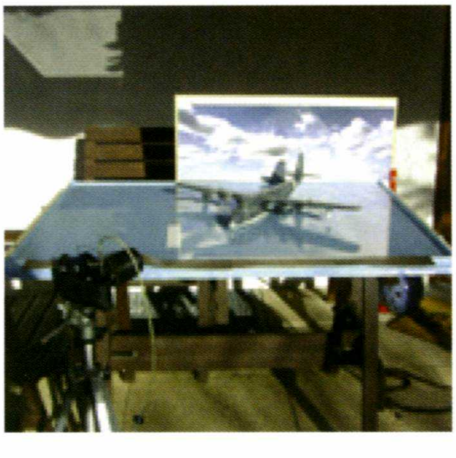
Höhenmesser FuG 101



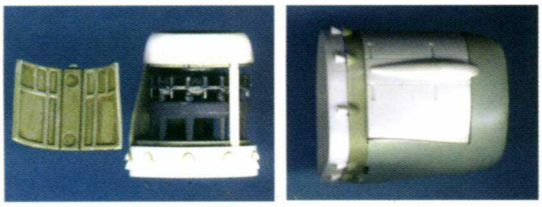
Halbe Blindlandeantenne FuBi 2



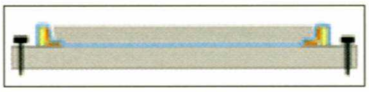
Radargerät FuG 200 „Hohentwiel": zu fein für Modellbau-Spritzguß



Wanne für Fotos der BV im Wasser. Vordere Oberkante der Wanne mit Platten aus dem Eisenbahnmodellbau bekleben, die Asphalt darstellen. Der Schatten des Modells auf dem Rückwandposter ist ein abschreckendes Beispiel.



Eindrucksvolle Detailierung: Die geteilte Motorabdeckung paßt so gut, daß man sie nicht einzukleben braucht.



Wanne für Fotos der BV 222 im Wasser: Spanplatte mit Leisten (gelb), doppelseitiges Klebeband (rot), Plastikfolie (blau) und Justierschrauben(schwarz).

DIE PROFILE-SERIE

UNITEC-Medienvertrieb
Ludwigstr. 11, 86669 Stengelheim
Tel: 08433-929476
Fax: 08433-1726
e-mail: UNITEC_Medienvertrieb@web.de
www.Unitec-Medienvertrieb.de

FLUGZEUG
Profile
BAe Harrier
Von der P-1127 zur AV-8B
7
Panavia
Mes
Do
A
, der Geschichte machte!
15
9
2
3
4

FLUGZEUG
Profile
D-EBCG
LF 1 „Zaunkönig“
D-YBAR
39

Nr.	1	Arado Ar 240	Best.-Nr. 1001
Nr.	2	Dornier Do 27	Best.-Nr. 1004
Nr.	3	Heinkel He 60	Best.-Nr. 1005
Nr.	4	Bölkow Junior	Best.-Nr. 1003
Nr.	5	Messerschmitt Bf 109 G/K	Best.-Nr. 1010
Nr.	6	Panavia Tornado (Jubiläumsmühle JaboG32)	Best.-Nr. 1011
Nr.	7	BAe Harrier	Best.-Nr. 1015
Nr.	8	Junkers Ju 87 A	Best.-Nr. 1014
Nr.	9	Focke Wulf 190 (Varianten)	Best.-Nr. 1021
Nr.	10	Heinkel He 219 Uhu	Best.-Nr. 1020
Nr.	11	Transall C 160	Best.-Nr. 1022
Nr.	12	F 16 Fighting Falcon	Best.-Nr. 1025
Nr.	13	Messerschmitt Me 262 (Varianten)	Best.-Nr. 1026
Nr.	14	Flettner Fl 282	Best.-Nr. 1028
Nr.	15	Douglas C-54	Best.-Nr. 1030
Nr.	16	Mc Donnell Douglas F-15 Eagle	Best.-Nr. 1031
Nr.	17	DeHavilland Tiger Moth	Best.-Nr. 1032
Nr.	18	Heinkel He 111 H (Varianten)	Best.-Nr. 1034
Nr.	19	Fokker DR. I	Best.-Nr. 1036
Nr.	20	Siebel Fh 104 / Si 204 Varianten	Best.-Nr. 1037
Nr.	21	Messerschmitt Bf 109 G/K Rüstsätze	Best.-Nr. 1038
Nr.	22	Douglas DC-4	Best.-Nr. 1039
Nr.	23	Deutsche Kreisflügelflugzeuge	Best.-Nr. 1040
Nr.	24	Junkers 52	Best.-Nr. 1042
Nr.	25	Tank Ta 154	Best.-Nr. 1043
Nr.	26	Stieglitz	Best.-Nr. 1044
Nr.	27	Bücker Bü 131 „Jungmann“	Best.-Nr. 1045
Nr.	28	Messerschmitt Bf 109 F	Best.-Nr. 1046
Nr.	29	Bücker Bü 133 „Jungmeister“	Best.-Nr. 1048
Nr.	30	Bücker Bü 181 „Bestmann“	Best.-Nr. 1049
Nr.	31	Raketenabfangjäger der Luftwaffe	Best.-Nr. 1050
Nr.	32	Lockheed P-38 Lightning	Best.-Nr. 1051
Nr.	33	Arado Ar 234	Best.-Nr. 1052
Nr.	34	Fieseler Fi 156 „Storch“	Best.-Nr. 1053
Nr.	35	Heinkel He 162	Best.-Nr. 1055
Nr.	36	Bücker-Student	Best.-Nr. 1056
Nr.	37	North American P-51 Mustang	Best.-Nr. 1057
Nr.	38	Albatros D II	Best.-Nr. 1058
Nr.	39	LF-1 „Zaunkönig“	Best.-Nr. 1059
Nr.	40	Blohm & Voss BV 222	Best.-Nr. 1060